



ЦЕНТР МЕЖДУНАРОДНЫХ
И СРАВНИТЕЛЬНО-ПРАВОВЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ
INTERNATIONAL AND COMPARATIVE
LAW RESEARCH CENTER

ЛЕКЦИИ ЛЕТНЕЙ ШКОЛЫ ПО МЕЖДУНАРОДНОМУ ПУБЛИЧНОМУ ПРАВУ

Национальная юрисдикция
и Конвенция ООН по морскому праву

Роман Колодкин

COURSES OF THE SUMMER SCHOOL ON PUBLIC INTERNATIONAL LAW

National Jurisdiction and UNCLOS

Roman Kolodkin

TOM 15
VOL. 15

Москва 2022
Moscow 2022

Центр международных и сравнительно-правовых исследований
International and Comparative Law Research Center

ЛЕКЦИИ ЛЕТНЕЙ ШКОЛЫ ПО МЕЖДУНАРОДНОМУ ПУБЛИЧНОМУ ПРАВУ

Национальная юрисдикция и Конвенция
ООН по морскому праву

Роман Колодкин

COURSES OF THE SUMMER SCHOOL ON PUBLIC INTERNATIONAL LAW

National Jurisdiction and UNCLOS

Roman Kolodkin

TOM XV / VOL. XV

Москва
2022

УДК 341.1/8
ББК 67.91
Л43

Л43 Лекции Летней Школы по международному публичному праву = Courses of the Summer School on Public International Law. — Т. XV. Национальная юрисдикция и Конвенция ООН по морскому праву = Vol. XV. National Jurisdiction and UNCLOS / Роман Колодкин = Roman Kolodkin. — М.: Центр международных и сравнительно-правовых исследований, 2022. — 184 с.

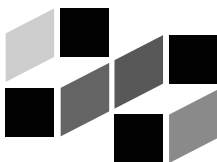
Настоящее издание содержит материалы лекций Романа Колодкина по теме «Национальная юрисдикция и Конвенция ООН по морскому праву», прочитанных им в рамках Летней Школы по международному публичному праву 2020 года.

The present publication contains the text of lectures by Roman Kolodkin on the topic “National Jurisdiction and UNCLOS”, delivered by him within the frames of the Summer School on Public International Law 2020.

УДК 341.1/8
ББК 67.91

Все права защищены. Никакая часть данной книги не может быть воспроизведена в какой бы то ни было форме без письменного разрешения владельцев авторских прав.

© Колодкин Р. А., 2022
© Центр международных
и сравнительно-правовых
исследований, 2022



ЦЕНТР МЕЖДУНАРОДНЫХ
И СРАВНИТЕЛЬНО-ПРАВОВЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ
INTERNATIONAL AND COMPARATIVE
LAW RESEARCH CENTER

Дорогие друзья!

Центр международных и сравнительно-правовых исследований продолжает публикацию лекций, прочитанных в рамках Летней Школы по международному публичному праву.

Летняя Школа — проект Центра, призванный дать возможность тем, кто изучает международное право, занимается или планирует заниматься им, получить дополнительные знания о предмете и стимулировать самостоятельную работу слушателей. Занятия в Летней Школе состоят из лекций и семинаров общего курса и объединённых рамочной темой специальных курсов, которые проводятся ведущими экспертами по международному праву, а также индивидуальной и коллективной работы слушателей.

В 2020 году Летняя Школа состоялась в третий раз. В связи с пандемией COVID-19 она прошла в онлайн-формате на отдельно разработанной платформе. Специальные курсы были посвящены теме «Национальная юрисдикция и международное право». Их прочитали Седрик Рейнгарт («Национальная юрисдикция и международное право»), Алина Мирон («Экстерриториальная юрисдикция: концепция и пределы»), Филиппа Вэбб («Иммунитет государства и его должностных лиц от иностранной юрисдикции»), Манфред Даустер («Осуществление уголовной юрисдикции Германии и международное право»), Роман Анатольевич Колодкин («Национальная юрисдикция и Конвенция ООН по морскому праву»). Общий курс международного публичного права прочёл сэр Майкл Вуд.

Центр международных и сравнительно-правовых исследований выражает благодарность членам Консультативного совета Летней Школы: Р. А. Колодкину, С. М. Пунжину, Л. А. Скотникову, Б. Р. Тузмухамедову — и всем, кто внёс вклад в реализацию этой идеи, в том числе АО «Газпромбанк» за финансовую поддержку проекта.

Dear friends,

The International and Comparative Law Research Center continues publication of lectures delivered within the Summer School on Public International Law.

The Summer School is a project of the Center aimed at providing those learning, working, or aspiring to work in the sphere of international law, with an opportunity to obtain advanced knowledge of the subject and encouraging participants to engage in independent research. The Summer School's curriculum is comprised of lectures and seminars of the general and special courses under one umbrella theme delivered by leading international law experts, as well as of independent and collective studying.

In 2020, the Summer School was held for the third time. Due to the COVID-19 pandemic, it was held on a tailor-made online platform. The Special Courses were devoted to the topic “National Jurisdiction and International Law”. The courses were delivered by Cedric Ryngaert (“National Jurisdiction and International Law”), Alina Miron (“Extraterritorial Jurisdiction: Concept and Limits”), Philippa Webb (“Immunity of States and their Officials from Foreign Jurisdiction”), Manfred Dauster (“Exercise of Criminal Jurisdiction by Germany and International Law”), and Roman Kolodkin (“National Jurisdiction and UNCLOS”). The General Course on Public International Law was delivered by Sir Michael Wood.

The International and Comparative Law Research Center wishes to express its appreciation to the members of the Advisory Board — Roman Kolodkin, Sergey Punzhin, Leonid Skotnikov, and Bakhtiyar Tuzmukhamedov — as well as others who helped implement the project, including Gazprombank (JSC) for their financial support.



Роман Колодкин

Роман Анатольевич Колодкин был избран судьёй Международного трибунала по морскому праву в октябре 2017 г. В 2009–2015 гг. он занимал должность чрезвычайного и полномочного посла Российской Федерации в Нидерландах и постоянного представителя при Организации по запрещению химического оружия в Гааге. В 2001–2009 и 2015–2017 гг. Роман Анатольевич занимал должность директора Правового департамента МИД России. В 2003–2011 и 2015–2018 гг. он был членом Комиссии международного права ООН. Роман Анатольевич — член Института международного права (Institut de Droit International). С 2017 г. он является директором по вопросам изучения международного права в Центре международных и сравнительно-правовых исследований.

Roman Kolodkin

Roman Kolodkin was elected judge of the International Tribunal for the Law of the Sea in October 2017. Before that, he served as the Ambassador of the Russian Federation to the Netherlands and Permanent Representative to the Organization for the Prohibition of Chemical Weapons (2009–2015). He also was Director of the Legal Department in the Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation in 2001–2009 and 2015–2017. He was a Member of the UN International Law Commission in 2003–2011, 2015–2018. Roman Kolodkin is a Member of the Institut de Droit International. Since 2017, he also takes the position of Director of Public International Law Studies at the International and Comparative Law Research Center.

ОГЛАВЛЕНИЕ

I.

Введение	10
----------------	----

II.

Основные понятия	16
------------------------	----

Юрисдикция государства	16
------------------------------	----

Юрисдикция государства флага судна	18
--	----

Юрисдикция прибрежного государства	23
--	----

Юрисдикция государства порта	24
------------------------------------	----

Основные морские пространства или зоны	25
--	----

Суверенитет, суверенные права, юрисдикция	28
---	----

III.

Национальная юрисдикция в пространствах под суверенитетом государства	31
--	----

Конвенция: статус и режим внутренних морских вод и территориального моря	31
---	----

Конвенция и правовой режим морской территории государства	34
--	----

Конвенция и уголовная и гражданская юрисдикция в территориальном море и внутренних водах	51
---	----

Юрисдикция на борту судов	60
---------------------------------	----

Уголовная и гражданская юрисдикция во внутренних водах	79
---	----

IV.

Национальная юрисдикция в пространствах, над которыми государства не осуществляют суверенитет или суверенные права. Открытое море.....	86
Открытое море. Статус.....	86
Свобода открытого моря.....	89
Юрисдикция государства флага и юрисдикция других государств над судами в открытом море	91
Условия, которые надо соблюдать для осмотра судна в открытом море	101
Пиратство.....	103
Преследование по горячим следам	108
Обязанности государства флага	114

V.

Национальная юрисдикция в пространствах, в которых прибрежное государство осуществляет юрисдикцию или/и суверенные права	118
Прилежащая зона	118
Исключительная экономическая зона	123
Юрисдикция прибрежного государства.....	126
Права и обязанности других государств в исключительной экономической зоне.	
Юрисдикция государства флага и ИЭЗ.....	137
Баланс прав прибрежного государства и иных государств в ИЭЗ	142
Конфликты и споры в связи с неясностью распределения юрисдикционных прав в ИЭЗ.....	148
Континентальный шельф.....	151
Юрисдикция прибрежного государства.....	155

ИСТОЧНИКИ

Договоры и другие международные инструменты	171
--	------------

I.

Введение

“Questions of jurisdiction at sea — under the system established by the United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 (UNCLOS) — are notoriously complex and often misunderstood.”¹

Что общего между Конвенцией ООН по морскому праву 1982 года (далее — «Конвенция», «Конвенция 1982 года»)², законодательством государств о территориальном море и исключительной экономической зоне (далее — «ИЭЗ»), разделяемыми почти 100-летьем делами *О судне «Лотус» (между Францией и Турцией)*³, *О судне «Энрика Лексие» (Италия против Индии)*⁴, всеми спорами и договорами между государствами о разграничении морских пространств? Все эти правовые акты и споры так или иначе касаются осуществления и пределов национальной юрисдикции в морских пространствах.

Историю международного морского права можно рассматривать в значительной степени как историю развития международно-правового регулирования национальных юрисдикций. В разные исторические периоды одни государства

¹ House of Representatives Standing Committee on Social Policy and Legal Affairs, *Troubled Waters*, 24 June 2013, Commonwealth of Australia, p. 21 — https://www.aph.gov.au/parliamentary_business/committees/house_of_representatives_committees?url=spla/crimes%20at%20sea/report/index.htm.

² Текст Конвенции: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf.

³ *The Case of the S.S. “Lotus”*, Publications of the Permanent Court of International Justice. Series A.-No. 70, September 7, 1927, Collection of judgments. — https://www.icj-cij.org/public/files/permanent-court-of-international-justice/serie_A/A_10/30_Lotus_Arret.pdf.

⁴ PCA, In the matter of an arbitration concerning the “*Enrica Lexie*” incident (*the Italian Republic v. the Republic of India*), Award of 21 May 2020 — <https://pcacases.com/web/sendAttach/16500>.

хотели большей свободы мореплавания, торговли, рыболовства и других форм деятельности в море и, соответственно, меньшего права других государств регулировать эту деятельность около своих берегов. Другие, наоборот, — иметь больше возможности регулировать плавание иностранных судов, рыболовство и другую деятельность у своих берегов и как можно дальше в море. Первые акцентировали в таком случае прерогативы государства флага, вторые — юрисдикцию прибрежного государства. С течением времени позиции государств меняются. Государства, отстаивавшие свободу судоходства и юрисдикцию государства флага, начинают в большей мере акцентировать ограничения свободы судоходства и юрисдикционные прерогативы прибрежного государства. И наоборот. Одно и то же государство может настаивать и на максимальной юрисдикции в отношении судов под его флагом, на максимально возможных свободах и правах судоходства и другой деятельности в различных морских пространствах, и на собственных правах и юрисдикции в отношении иностранных судов и деятельности вблизи своих берегов.

Конкуренция юрисдикционных притязаний государств в отношении морских пространств, морских судов, лиц на их борту и т. п. проявляется в законодательстве, решениях национальных судов и других органов власти, официальных высказываниях, включая дипломатические демарши, в практической деятельности флотов, правоохранительных органов, заключаемых государствами международных договорах и проч. Зачастую эта разнонаправленная «морская» практика приводит к спорам и конфликтам между государствами. Распространение прибрежным государством юрисдикции на те или иные морские пространства может быть воспринято другими государствами или некоторыми из них как не соответствующее международному праву. Тогда следуют официальные протесты. Например, СССР и затем Россия протестовали против установления Норвегией

т. н. рыбоохранной зоны вокруг Шпицбергена в связи с осуществлением Норвегией юрисдикции по обеспечению применения её законодательства об этой зоне⁵. США практикуют не только дипломатические протесты, но и «демонстрацию флага», то есть направление военных кораблей в морские зоны, на которые другие государства неправомерно, по мнению США, распространяют свою юрисдикцию⁶. Это то, что мы видим сейчас, например, в Южно-Китайском море⁷.

Юрисдикционные притязания и юрисдикционная конкуренция имеют и позитивные последствия. Нередко они выливаются в развитие международного права. Так, считается, что Прокламация президента США 1945 г. о континентальном шельфе⁸ дала толчок развитию международного права

⁵ Например, 17 апреля 2020 г., по информации ТАСС, МИД России направил посольству Норвегии ноту из-за задержания российского траулера в т. н. рыбоохранной зоне вокруг Шпицбергена. В ноте утверждается среди прочего, что подобные действия норвежских властей вызывают серьёзную озабоченность и что позиция России о непризнании этой зоны неоднократно доводилась до сведения норвежской стороны. ТАСС: МИД РФ направил посольству Норвегии ноту из-за задержания российского траулера — <https://tass.ru/politika/8272029>.

⁶ О практике США в связи с т. н. чрезмерными требованиями других государств см., в частности, *Roach J. A., Smith R. W. Excessive Maritime Claims*, 3rd edition, Martinus Nijhoff, Leiden, Boston, 2012.

⁷ См., например: “Navy conducts year’s first FONOP in South China Sea”, *Navy Times*, 28 January 2020 — <https://www.navytimes.com/news/your-navy/2020/01/28/navy-conducts-years-first-fonop-in-south-china-sea/>.

⁸ Presidential Proclamation No. 2667, 28 September, 1945, “Policy of the United States with Respect to the Natural Resources of the Subsoil and Sea Bed of the Continental Shelf” — https://www.gc.noaa.gov/documents/gcil_proc_2667.pdf. Хотя ещё в 1942 г. был заключён Договор между Великобританией и Венесуэлой, относящийся к подводным районам залива Париа, который касался разграничения и разработки морского дна за пределами территориальных вод в заливе. При этом статус вод открытого моря над этим дном не менялся. Впрочем, термин «континентальный шельф» в договоре не фигурирует и речь идёт о суверенитете или контроле над дном. *Treaty between His Majesty in respect of the United Kingdom and the President of the United States of Venezuela relating to the Submarine Areas of the Gulf of Paria, 1942. League of Nations Treaty Series, Treaties and International Engagements registered with the Secretariat of the League of Nations*, p. 121 — <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/LON/Volume%20205/v205.pdf>.

в отношении континентального шельфа. Практика латиноамериканских и африканских государств по распространению юрисдикции на морские пространства за пределами их территориального моря привела к закреплению в международном праве института ИЭЗ. Многолетний спор между СССР, а затем Россией и Норвегией о юрисдикции в отношении морских пространств Баренцева моря и Северного Ледовитого океана завершился в 2010 г. заключением Договора о разграничении морских пространств и сотрудничестве в Баренцевом море и Северном Ледовитом океане⁹. У СССР и США были разные взгляды на права прибрежного государства по регулированию мирного прохода военных кораблей через территориальное море. В 1988 г. эти разногласия вылились в т. н. толкательный инцидент в Чёрном море¹⁰. В итоге в 1989 г. была достигнута советско-американская договорённость «Единое толкование норм международного права, регулирующих мирный проход»¹¹, и это толкование повлияло на понимание широким кругом государств международного права в данной области.

Решения международных судов и арбитражей по спорам между государствами, касающимся их юрисдикции в море — в отношении судов, лиц, находящихся на них, или морских пространств, — также играют важную роль для понимания и развития международного права¹².

⁹ Текст Договора: <http://www.kremlin.ru/supplement/707>.

¹⁰ См., например: Столкновение кораблей ВМС США и СССР в Чёрном море (1988), Википедия — https://ru.wikipedia.org/wiki/Столкновение_кораблей_ВМС_США_и_СССР_в_Чёрном_море_%281988%29.

¹¹ Joint Statement by the United States of America and the Union of Soviet the United States of America and the Union of Soviet Socialist Republics, Uniform Interpretation of Rules of International Law Governing Innocent Passage, September 23, 1989 — <https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/formidable/18/1989-USA-USSR-Joint-Statement-with-Attached-Uniform-Interpretation-of-Rues-of-International-Law-Governing-Innocent-Passage.pdf>.

¹² См., например: *The M/V “Norstar” Case (Panama v. Italy)* — <https://www.itlos.org/en/cases/list-of-cases/case-no-25/>; Dispute Concerning the Detention of Ukrainian

В значительной степени в результате конкуренции национальных юрисдикций в сочетании с пониманием необходимости компромисса для достижения порядка, предсказуемости поведения в мировом океане и сложился тот их баланс, который отражён в сегодняшнем международном морском праве.

Это право в его нынешнем виде сложилось совсем недавно — во второй половине, даже в последней трети XX века. (И, конечно, продолжает развиваться.) В центре правопорядка в мировом океане — Конвенция 1982 года. Она, в частности, распределяет юрисдикцию прибрежного государства и государства флага в различных морских пространствах, устанавливает баланс этих юрисдикций.

Я бы хотел поговорить с вами о том, как это делает Конвенция применительно к основным морским пространствам и как в ней преломляются основные формы национальной юрисдикции — территориальная, экстерриториальная, — осуществляемые в соответствии с принципом территориальности, личным принципом и т. д.

Но сначала — дисклеймеры. Первое. То, что я буду говорить, помимо цитат источников права, отражает исключительно мою точку зрения, а не позицию какого-либо учреждения, в котором я работаю или работал. Второе. Позиция судьи Международного трибунала по морскому праву (далее — «Трибунал», «Трибунал по морскому праву») налагает на меня

Naval Vessels and Servicemen (*Ukraine v. the Russian Federation*) — <https://pca-cpa.org/en/cases/229/>; The “*Enrica Lexie*” Incident (*Italy v. India*) — <https://pca-cpa.org/en/cases/117/>; Dispute concerning delimitation of the maritime boundary between Mauritius and Maldives in the Indian Ocean (*Mauritius/Maldives*) — <https://www.itlos.org/en/cases/list-of-cases/case-no-28/>; Maritime Delimitation in the Indian Ocean (*Somalia v. Kenya*) — <https://www.icj-cij.org/en/case/161/>; Question of the Delimitation of the Continental Shelf between Nicaragua and Colombia beyond 200 nautical miles from the Nicaraguan Coast (*Nicaragua v. Colombia*) — <https://www.icj-cij.org/en/case/154/>.

определённые ограничения, в частности, в том, что касается изложения моих взглядов на дела, рассматриваемые или рассмотренные Трибуналом, и вопросы международного права. Третье. Параметры курса предполагают, что мы затронем лишь некоторые аспекты заявленной темы. Вижу своей задачей лишь обозначить некоторые вопросы, сформулировать некое представление о теме, возможно, побудить ваш интерес к её изучению или изучению отдельных её аспектов.

Конвенция вступила в силу в 1994 г.; её участниками являются 167 государств и Европейский союз; Россия участвует в Конвенции с 1997 г.¹³ Несмотря на то, что она носит всеобъемлющий характер и содержит положения, регулирующие юрисдикцию во всех или почти всех морских пространствах, эти положения тем не менее могут создавать «юрисдикционные трудности» для государств, поскольку, как отмечается, например, в Учебнике для практиков в области борьбы с преступностью на море, изданном под эгидой ООН, юрисдикция на море не урегулирована так полно и иерархия юрисдикций не так ясна, как это имеет место на сухопутной территории, где всегда, по крайней мере в теории, очевиден приоритет юрисдикции государства, обладающего суверенитетом над данной территорией¹⁴.

¹³ Chronological lists of ratifications of, accessions and successions to the Convention and the related Agreements — https://www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm#The%20United%20Nations%20Convention%20on%20the%20Law%20of%20the%20Sea.

¹⁴ Maritime Crime: A Manual for Criminal Justice Practitioners, United Nations Office on Drugs and Crime, Vienna, Global Maritime Crime Programme, United Nations, New York, 2017, p. 4.

II.

Основные понятия

Юрисдикция государства

О том, что такое юрисдикция государства, каковы её основные формы и принципы, вы должны услышать прежде всего от профессоров Рейнгарта и Мирон. Для целей моего курса я буду исходить из того, что национальная юрисдикция или юрисдикция государства — это его право принимать законы, правила и иные правовые предписания, обеспечивать их применение и его действия по реализации этого права¹⁵.

Часто выделяют три вида: 1) законодательную или предписательную юрисдикцию, 2) судебную и 3) обеспечительную или исполнительную юрисдикцию. По международному праву осуществление юрисдикции государством предполагает (1) предписание законов, норм и правил в отношении поведения и (2) применение или обеспечение применения этих законов, норм и правил в отношении лиц или имущества¹⁶.

Трибунал по морскому праву в решении 2019 г. по делу *Норстар* говорит о двух формах или видах юрисдикции — предписательной (prescriptive) и обеспечительной (enforcement)¹⁷. (В данном деле, как можно судить по тексту решения, судьи исходили из того, что ордер итальянского суда на задержание судна «Норстар» является актом предписательной

¹⁵ См., например, *ibid.*, p. 17.

¹⁶ Об этом говорится, например, со ссылкой на доктрину в решении по делу *Энрика Лексие*. “*Enrica Lexie*” (*the Italian Republic v. the Republic of India*), paras. 525–526.

¹⁷ “*Norstar*” (*Panama v. Italy*), Judgment, ITLOS Reports 2018–2019, p. 10.

юрисдикции. Вопрос о том, правильно ли это, оставляю на ваше усмотрение.) Я тоже буду оперировать двумя видами юрисдикции.

Вопрос о том, какие конкретно действия государства надо рассматривать как осуществление юрисдикции, тоже не столь ясен¹⁸. Для целей данного курса я склонен рассматривать в качестве осуществления обеспечительной юрисдикции все предусмотренные применимым национальным правом меры, принимаемые государством в целях обеспечения исполнения его законов (а не только принудительные меры, т. е. те меры, от которых защищает иммунитет от иностранной юрисдикции).

Разновидности предписательной и обеспечительной юрисдикции основаны на признанных международным правом «привязках» деяния или лица, в отношении которого осуществляется юрисдикция, к государству, осуществляющему юрисдикцию (территория государства, на которой совершено предполагаемое правонарушение или деяние, или его элементы, или сказывается его эффект; гражданство или постоянное проживание лица, совершившего предполагаемое правонарушение, или его жертв; и проч.). Универсальная юрисдикция осуществляется государством в исключительных случаях, без какой-либо «привязки» к нему.

¹⁸ Так, в деле *Энрика Лексие* арбитраж не счёл, что Индия осуществляла юрисдикцию в отношении итальянских морских пехотинцев, когда она проводила предварительное расследование в отношении них на борту судна, находившегося в территориальном море. Осуществлением обеспечительной юрисдикции арбитраж посчитал только принудительные меры, принятые уже после того, как судно вошло во внутренние воды Индии. — *“Enrica Lexie” (Italy v. India)*, para. 798. Возможно, это связано с тем, что арбитраж рассматривал этот сюжет в контексте вопроса об иммунитете морских пехотинцев, а иммунитет защищает не от любых юрисдикционных мер, но только от связанных с принуждением, ограничением свободы действий лица, в отношении которого осуществляется юрисдикция.

Конвенция 1982 года, как и морское право в целом, оперирует другими формами юрисдикции: прежде всего это юрисдикция государства флага, прибрежного государства и государства порта. Эти формы юрисдикции могут рассматриваться и как варианты юрисдикции, основанной на территориальности и гражданстве, и как дополнения к упомянутым формам юрисдикции.

Юрисдикция государства флага судна

Определения термина «морское судно» в Конвенции нет. Такое определение даётся в различных правовых актах — международных и национальных — для целей этих актов. Например, согласно Конвенции о Международных правилах предупреждения столкновений судов в море 1972 г. (МППСС-72), когда по контексту не требуется иного толкования, «судно» означает все виды плавучих средств, включая гидросамолёты, используемые или могущие быть использованными в качестве средств передвижения по воде¹⁹. В российско-кипрском Соглашении по морскому транспорту 2017 г. «судно» определяется как любое судно, зарегистрированное в судовом реестре государства-участника данного договора и плавающее под флагом этого государства в соответствии с его законодательством. По Соглашению, данный термин, однако, не включает: военные корабли и другие государственные суда, эксплуатируемые в некоммерческих целях; рыболовные суда; гидрографические, океанографические и научно-исследовательские суда; спортивные и прогулочные суда²⁰.

¹⁹ Правило 3. ОБЩИЕ ОПРЕДЕЛЕНИЯ

«В настоящих Правилах, когда по контексту не требуется иного толкования: а. “судно” означает все виды плавучих средств, включая неводоизмещающие суда и гидросамолёты, используемые или могущие быть использованными в качестве средств передвижения по воде».

²⁰ Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Кипр по морскому транспорту 2017 года (вступило в силу 30 марта 2018 года), статья 2 — <http://docs.cntd.ru/document/542620954>.

Определение военного корабля в Конвенции 1982 года есть, в статье 29²¹.

Различение морских судов различных категорий важно, во-первых, с точки зрения присвоения или неприсвоения их действий государству флага; во-вторых, с точки зрения осуществления юрисдикции в отношении них, в частности в том, что касается иммунитета. Действия военных кораблей, например, по общему правилу, атрибутируются государству флага, действия торговых судов — нет. Первые пользуются иммунитетом от иностранной юрисдикции, вторые — нет. Говоря о судах, я, если не буду говорить об ином, буду иметь в виду торговые суда, то есть все суда, не являющиеся государственными судами, эксплуатируемыми в некоммерческих целях²².

Флаг является признаком национальности судна, его юрисдикционной связи с определённым государством. Как определяется национальность морского судна? В соответствии со статьёй 91 Конвенции морское судно имеет национальность того государства, под флагом которого оно имеет право плавать²³. Хотя эта статья и находится в Части VII Конвенции,

²¹ «Статья 29

ОПРЕДЕЛЕНИЕ ВОЕННЫХ КОРАБЛЕЙ

Для целей настоящей Конвенции “военный корабль” означает судно, принадлежащее к вооружённым силам какого-либо государства, имеющее внешние знаки, отличающие такие суда его национальности, находящееся под командованием офицера, который состоит на службе правительства данного государства и фамилия которого занесена в соответствующий список военнослужащих или эквивалентный ему документ, и имеющее экипаж, подчинённый регулярной военной дисциплине».

²² “Merchant vessel: For the purposes of this Manual, ‘merchant vessel’ is a collective term used to cover all vessels not entitled to sovereign immunity, including those used in commercial cargo operations, passenger vessels, fishing vessels, private vessels, yachts and other such vessels used for private purposes”. *Maritime Crime: A Manual for Criminal Justice Practitioners*, p. 27.

²³ «Статья 91

НАЦИОНАЛЬНОСТЬ СУДОВ

которая посвящена открытому морю, она применима повсеместно, в том числе тогда, когда государство решает вопросы предоставления судам своей национальности и тем самым — установления юрисдикционной связи между собой и судном, которому оно даёт национальность.

В океане плавают немало судов без флага. Является ли флаг, с точки зрения международного права, единственным признаком национальности судна? Означает ли отсутствие флага отсутствие национальности и, соответственно, отсутствие юрисдикции соответствующего государства над судном? Этот вопрос рассматривается, в частности, в только что опубликованном решении по делу *Энрика Лексие*. В этом деле стороны спорили среди прочего о том, обладает ли национальностью Индии небольшое рыболовецкое судно, на котором не было индийского флага, и, соответственно, распространяется ли на судно юрисдикция Индии и пользуется ли судно правами по Конвенции. Как отмечается в решении по делу, государство само определяет условия предоставления своей национальности судам: “[a]rticle 91 ‘requires every State to fix conditions for the grant of its nationality to ships, but imposes no further specific requirements in that respect, this being left to the discretion of the individual State’”. Условия предоставления национальности, отметил арбитраж, регулируются правом данного государства, и большинство государств предоставляют свою национальность путём регистрации судна. По мнению арбитража, по Конвенции тестом для установления юрисдикционной связи между государством и судном является проверка фактического обладания судном национальностью

1. Каждое государство определяет условия предоставления своей национальности судам, регистрации судов на его территории и права плавать под его флагом. Суды имеют национальность того государства, под флагом которого они имеют право плавать. Между государством и судном должна существовать реальная связь.

2. Каждое государство выдаёт соответствующие документы судам, которым оно предоставляет право плавать под его флагом».

данного государства, а не того, внесено ли судно в реестр судов этого государства или есть ли на судне флаг этого государства. Таким образом, флаг, как отметил арбитраж, может рассматриваться как «видимое свидетельство» или «символ» национальности судна, но не как определяющий признак национальности²⁴.

Тем не менее и по Конвенции, и традиционно на практике обычно говорят о «юрисдикции государства флага», а не о «юрисдикции государства национальности» судна.

Юрисдикцию государства флага обычно рассматривают как юрисдикцию, основанную на гражданстве, т. е. как разновидность персональной юрисдикции. Судно давно не рассматривается в международном праве как территория государства. Возникает, однако, вопрос, нельзя ли создать юридическую фикцию и приравнять судно для целей, например, осуществления национальной уголовной юрисдикции к территории государства?

Национальность судна, предоставление государством судну своего флага влечёт за собой не только право государства флага осуществлять над судном юрисдикцию, но и обязательства, связанные с осуществлением юрисдикции. Они установлены статьёй 94 Конвенции²⁵. Ряд таких обязательств носит общий характер, и, как отметил в 2015 г. Трибунал в *Консультативном*

²⁴ “*Enrica Lexie*” (*Italy v. India*), paras. 1022–1023, 1029.

²⁵ «Статья 94

ОБЯЗАННОСТИ ГОСУДАРСТВА ФЛАГА

1. Каждое государство эффективно осуществляет в административных, технических и социальных вопросах свою юрисдикцию и контроль над судами, плавающими под его флагом.

2. Каждое государство, в частности:

а) ведёт 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; и

б) принимает на себя в соответствии со своим внутренним правом юрисдикцию над каждым судном, плавающим под его флагом, и над его капитаном,

заключении по запросу Субрегиональной комиссии по рыболовству,

офицерами и экипажем в отношении административных, технических и социальных вопросов, касающихся данного судна.

3. Каждое государство в отношении судов, плавающих под его флагом, принимает 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 учётом применимых международных актов;
- с) пользования сигналами, поддержания связи и предупреждения столкновения.

4. В число таких мер входят меры, необходимые для обеспечения того, чтобы:

- а) каждое судно перед регистрацией, а в дальнейшем через соответствующие промежуточные времени, инспектировалось квалифицированным судовым инспектором и имело на борту такие карты, мореходные издания и навигационное оборудование и приборы, какие необходимы для безопасного плавания судна;

- б) 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;

- с) капитан, офицеры и, в необходимой степени, экипаж были полностью ознакомлены 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.

5. Принимая меры, предусмотренные в пунктах 3 и 4, каждое государство обязано придерживаться общепринятых международных правил, процедур и практики и предпринимать все необходимые шаги для обеспечения их соблюдения.

6. 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 любые меры, требуемые для исправления положения.

7. Каждое государство организует расследование достаточно квалифицированным лицом или лицами или под их руководством 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 серьёзных увечий, или серьёзному 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».

эти обязательства должны соблюдаться государством флага во всех морских пространствах²⁶.

Статья 91, о которой мы говорили, устанавливает принцип реальной связи между государством флага и судном. Обеспечение реальной связи — обязанность государства флага. Как отметил Трибунал по морскому праву в другом деле, реальная связь необходима для обеспечения более эффективной имплементации обязанностей государства флага, а не для установления критериев, ссылаясь на которые другие государства могут оспаривать действительность регистрации судна²⁷.

Юрисдикция государства флага следует за судном повсюду. Означает ли это, что она носит исключительный характер, — другой вопрос, который часто является самым важным. Можно встретить утверждение, что юрисдикция государства флага — основная или первичная юрисдикция, осуществляемая в отношении судна и лиц на борту²⁸.

Юрисдикция прибрежного государства

Прибрежное государство — это государство, имеющее морской берег²⁹. Соответственно, его сухопутная территория, над которой оно обладает суверенитетом, выходит к морю.

²⁶ Request for Advisory Opinion submitted by the Sub-Regional Fisheries Commission, Advisory Opinion, 2 April 2015, ITLOS Reports 2015, p. 4, para. 111.

²⁷ *M/V "SAIGA" (No. 2) (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea)*, Judgment, ITLOS Reports 1999, p. 10, para. 83. См. также *M/V "Virginia G" (Panama/Guinea-Bissau)*, Judgment, ITLOS Reports 2014, p. 4, para. 110: the requirement for "a genuine link between the flag State and the ship should not be read as establishing prerequisites or conditions to be satisfied for the exercise of the right of the flag State to grant its nationality to ships".

²⁸ См., например, *Maritime Crime: A Manual for Criminal Justice Practitioners*, p. 17.

²⁹ См., например, *Molenaar E. J. Port and Coastal States* // D. R. Rothwell, A. G. O. Elferink, K. N. Scott, T. Stephens (Eds.), *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 2015, p. 280.

Благодаря этому такое государство обладает в соответствии с международным правом юрисдикцией, предписательной и обеспечительной, над прилегающими к его берегу морскими пространствами, деятельностью, судами, искусственными установками, людьми и проч. в этих пространствах³⁰. В мире насчитывают 152 прибрежных государства и 43 государства, не имеющих выхода к морю³¹.

Юрисдикция государства порта

Конвенция 1982 года хотя и содержит статью 11, называемую «Порты», их не определяет³². Эта статья касается проведения исходных линий, т. е. разграничения внутренних вод и территориального моря там, где находятся порты³³. Например, в изданном в 2017 г. комментарии к Конвенции 1982 года под редакцией А. Прёльса (далее — «комментарий Прёльса», «комментарий») отмечается, что центральным элементом термина «порт» является то, что это укрытый район, защищающий суда и дающий возможность встать на якорь или к причалу³⁴. В различных правовых актах даются определения

³⁰ См., например, *McLaughlin R.* Authorizations for maritime law enforcement operations // *International Review of the Red Cross*. Vol. 98 (2016), No. 2, p. 470.

³¹ *Molenaar E. J.* Op. cit., p. 293.

³² Это не помешало авторам работы, которая называется “Definitions for the law of the sea: terms not defined by the 1982 Convention”, написать, что по Конвенции «порт» означает место, обеспеченное различными установками, терминалами и средствами для погрузки и разгрузки грузов и пассажиров». *Walker G. K.* (Ed.). *Definitions for the law of the sea: terms not defined by the 1982 Convention*. International Law Association, American Branch, Koninklijke Brill NV, Leiden, The Netherlands, 2012, p. 276.

³³ «Статья 11

ПОРТЫ

Для целей определения границ территориального моря наиболее выдающиеся в море постоянные портовые сооружения, которые являются составной частью системы данного порта, рассматриваются как часть берега. Прибрежные установки и искусственные острова не считаются постоянными портовыми сооружениями».

³⁴ *Symmons C. R.*, “Article 11, mn 16” in: *Proelss, UNCLOS*, 1st edition, 2017.

порта для целей этих актов. Например, в Конвенции и Статуте о международном режиме морских портов 1923 г. говорится, что все порты, которые обычно посещают морские суда и которые используются для иностранной торговли, рассматриваются как порты для целей данного Статута³⁵.

Государство порта — это государство, в порту которого находится судно.

Я буду говорить о юрисдикции государства порта применительно к юрисдикции государства, в порту которого находится иностранное судно.

Основные морские пространства или зоны

Конвенция делит океан на морские зоны с различным правовым статусом и режимом, различным объёмом прав и юрисдикции прибрежного государства. Во-первых, это пространства, находящиеся под суверенитетом государства, — внутренние воды, территориальное море, архипелажные воды. Во-вторых, пространства, не находящиеся под суверенитетом прибрежного государства, но на которые распространяются его юрисдикция или суверенные права, — прилежащая зона, ИЭЗ, континентальный шельф. В-третьих, пространства, над которыми нет прав или юрисдикции прибрежного государства, — открытое море и район морского дна за пределами национальной юрисдикции.

³⁵ Convention and Statute on the International Regime of Maritime Ports and Protocol of Signature. Signed at Geneva, December 9, 1923 [1926] LNTSer 335; 58 LNTS 284 — <http://www.worldlii.org/int/other/treaties/LNTSer/1926/335.html>.

«Статья 9. Морские порты

1. Под морским портом понимаются его территория и совокупность размещённых в границах этой территории объектов инфраструктуры морского порта, используемых для осуществления деятельности в целях торгового мореплавания, в том числе для оказания услуг». Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 01.03.2020) — <https://legalacts.ru/kodeks/KTM-RF/glava-i/statja-9/#102039>.

Применительно к первым двум категориям пространств Конвенция устанавливает баланс юрисдикций прибрежного государства и государств флага. Этот баланс различен в различных пространствах.

Применительно к открытому морю — это баланс между юрисдикцией государства флага и юрисдикциями иных государств. В открытом море нет прибрежных государств.

В целом, чем ближе к берегу, тем больше прав, тем шире юрисдикция прибрежного государства, и наоборот.

Как отметил в решении 2016 г. арбитражный трибунал по делу *О Южно-Китайском море (Филиппины против Китая)*, Конвенция устанавливает пределы морских зон и права и обязательства прибрежных и других государств в таких зонах. (Добавлю — совокупность этих прав и обязательств государств (и других акторов, например, морских судов) составляет правовой режим соответствующего морского пространства.) Статьи 2–32 Конвенции регулируют права и обязательства государств в территориальном море и ограничивают территориальное море 12 милями. Статьи 55–75 Конвенции предусматривают создание ИЭЗ и ограничивают её 200 милями. Статьи 76–85 регулируют права и обязательства государств в отношении континентального шельфа, в общем ограничивают его 200 милями и определяют технические критерии, согласно которым некоторые государства могут требовать континентальный шельф за пределами 200 миль. Статьи 87–120 и 133–191 Конвенции определяют права и обязательства государств в открытом море и районе за пределами национальной юрисдикции. Таким образом, отмечает арбитраж, Конвенция предусматривает всеобъемлющую систему морских зон, которая может охватить любой район моря или морского дна³⁶.

³⁶ PCA, In the Matter of the South China Sea Arbitration (*the Republic of the Philippines v. People's Republic of China*), Award of 12 July 2016, paras. — 231, 245 —

По мнению этого арбитража, о намерении предусмотреть полную основу для прав и обязательств государств-участников во всех районах моря и его дна свидетельствует, в частности, преамбула Конвенции, где отмечается среди прочего стремление урегулировать «все вопросы, касающиеся морского права», и статья 309 Конвенции, согласно которой никакие оговорки к Конвенции или исключения из неё не могут делаться, кроме случаев, когда они явно допустимы в соответствии с другими статьями Конвенции³⁷.

Тезис о всеохватности Конвенции — не абстрактная сентенция. С его помощью, например, арбитры в деле *О Южно-Китайском море* обосновывали толкование и применение Конвенции 1982 года, из которой на его основе выводятся соответствующие права и обязательства государств, в том числе юрисдикционного характера. Однако Конвенция, на мой взгляд, не так всеохватна и беспробельна, как она задумывалась.

Я остановлюсь на некоторых вопросах юрисдикции государств только в следующих основных морских зонах: (1) пространствах, находящихся под суверенитетом прибрежного государства, — внутренних водах и территориальном море; (2) пространствах, не находящихся под суверенитетом прибрежного государства, но на которые распространяются его юрисдикция или суверенные права, — прилежащей зоне, ИЭЗ, континентальном шельфе; (3) пространстве, в котором нет прав или юрисдикции прибрежного государства, — открытом море.

Но прежде ещё один комментарий об основных понятиях.

<https://docs.pca-cpa.org/2016/07/PH-CN-20160712-Award.pdf>.

³⁷ Ibid., para. 245.

Суверенитет, суверенные права, юрисдикция

Конвенция 1982 года и современное морское право в целом оперируют понятиями «суверенитет», «суверенные права», «юрисдикция». В частности, применительно к внутренним водам и территориальному морю речь о суверенитете и юрисдикции; применительно к прилежащей зоне — о юрисдикции; применительно к ИЭЗ и континентальному шельфу — о суверенных правах и юрисдикции; применительно к открытому морю — только о юрисдикции.

Про соотношение этих понятий довольно много написано³⁸. Я ограничусь следующим.

Про суверенитет вам, конечно, всё или многое известно. Он территориален и действует в пределах таких частей территории государства, как внутренние воды и территориальное море.

В 1927 г. судья Лодер написал в *Особом мнении в деле Лотус*, что право государства на юрисдикцию на своей территории является атрибутом суверенитета³⁹. Между тем юрисдикция у государств есть как в пределах, так и за пределами его территории.

Юрисдикция государства порта и прибрежного государства может быть территориальна и экстерриториальна. Юрисдикция государства флага обычно экстерриториальна.

Термин «суверенные права» Конвенция использует только в привязке к прибрежному государству (не государству флага)

³⁸ См., например, *Терентьева Л. В.* Соотношение понятий «юрисдикция» и «суверенитет» // Вестник Университета им. О. Е. Кутафина. — 2016. — № 12. — С. 126–133; *Яковлюк И. В., Шестопал С. С.* Государственный суверенитет и суверенные права: проблема соотношения // Азимут научных исследований: экономика и управление. — 2017. — Т. 6. — № 4(21). — С. 81–387.

³⁹ “*Lotus*”, Judgment No. 9, Dissenting Opinion by M. Loder, p. 35 — https://www.icj-cij.org/public/files/permanent-court-of-international-justice/serie_A/A_10/31_Lotus_Opinion_Loder.pdf.

и только применительно к исключительной экономической зоне и континентальному шельфу.

Этот термин использовался применительно к прерогативам прибрежного государства в отношении его континентального шельфа в проекте статей по морскому праву Комиссии международного права (далее — «Комиссия», «КМП») 1956 г. Затем он переключался в Конвенцию 1958 г. о континентальном шельфе⁴⁰ и в Конвенцию 1982 года применительно не только к шельфу, но и к исключительной экономической зоне. Первоначально Комиссия вела речь о «контроле и юрисдикции» государства в отношении шельфа, но затем сделала выбор в пользу «суверенных прав»⁴¹. В комментарии к проекту статьи 68, касающейся континентального шельфа, КМП, в частности, отметила, что, с одной стороны, она не хотела принимать, что прибрежное государство обладает суверенитетом в отношении шельфа, а с другой, — что принятый текст, то есть то, что прибрежное государство осуществляет суверенные права над континентальным шельфом, в целях разведки и разработки его природных ресурсов, не оставляет сомнения в том, что права, которыми наделяется прибрежное государство, включают все права, необходимые и связанные с разведкой и разработкой природных ресурсов шельфа, и юрисдикцию в отношении предотвращения и наказания нарушений права (понятно, что речь идёт о нарушении права прибрежного государства, стало быть — о предписательной и обеспечительной юрисдикции)⁴².

⁴⁰ Конвенция о континентальном шельфе от 29 апреля 1958 г. — https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/conts.pdf.

⁴¹ Articles concerning the Law of the Sea with commentaries, 1956, Text adopted by the International Law Commission at its eighth session, in 1956, and submitted to the General Assembly as a part of the Commission's report covering the work of that session (at para. 33). The report, which also contains commentaries on the draft articles, appears in Yearbook of the International Law Commission, 1956, vol. II, p. 297 — https://legal.un.org/docs/?path=../ilc/texts/instruments/english/commentaries/8_1_8_2_1956.pdf&lang=EF.

⁴² Ibid.

Из этого комментария следует, что для Комиссии «суверенные права» включают права и юрисдикцию, то есть не сводятся к ней. Они как бы ближе, чем юрисдикция, к суверенитету государства, но меньше, чем суверенитет, поскольку предоставлены государству только в некоторых сферах. Что, помимо юрисдикции, включают в себя суверенные права, КМП раскрывать не стала.

III.

Национальная юрисдикция в пространствах под суверенитетом государства

*Конвенция: статус и режим внутренних морских вод
и территориального моря*

Внутренние воды и территориальное море — территория государства. Термин «территориальное море» закрепился в международном праве в 50-х годах прошлого века. Конвенция о территориальном море и прилежащей зоне 1958 г. использует его, а не распространённый до этого термин «территориальные воды»⁴³. Чтобы чётко различить эти две морские зоны, Комиссия международного права, на проекте статей по морскому праву которой основаны Женевские конвенции по морскому праву, выбрала термин «территориальное море», поскольку под «территориальными водами» часто имелись в виду как только внутренние воды, так и внутренние воды вместе с территориальным морем⁴⁴.

Согласно статье 3 Конвенции 1982 года, государство имеет право устанавливать ширину своего территориального моря до предела, не превышающего двенадцати морских миль от исходных линий, определённых также в соответствии

⁴³ См. текст Конвенции: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/tsea.pdf.

⁴⁴ “The Commission preferred the term ‘territorial sea’ to ‘territorial waters’. It was of the opinion that the term ‘territorial waters’ might lead to confusion, since it is used to describe both internal waters only, and internal waters and the territorial sea combined. For the same reason, the Codification Conference also expressed a preference for the term ‘territorial sea’. Although not yet universally accepted, this term is becoming more and more prevalent”. Articles concerning the Law of the Sea with commentaries, 1956, p. 297 — https://legal.un.org/docs/?path=../ilc/texts/instruments/english/commentaries/8_1_8_2_1956.pdf&lang=EF.

с Конвенцией⁴⁵. Согласно её статье 8, по общему правилу, внутренние воды — это воды, расположенные в сторону берега от исходной линии территориального моря⁴⁶.

Установление территориального моря до 12 миль (т. е. может быть и меньше) — это именно право государства. В соответствии с Конвенцией его реализация требует от государства публичных действий — его, по крайней мере внешний предел территориального моря, надо установить публично. Иначе, в частности, другие государства не будут

⁴⁵ «Статья 3

ШИРИНА ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО МОРЯ

Каждое государство имеет право устанавливать ширину своего территориального моря до предела, не превышающего двенадцати морских миль, отмеряемых от исходных линий, определённых в соответствии с настоящей Конвенцией».

«Статья 4

ВНЕШНЯЯ ГРАНИЦА ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО МОРЯ

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

⁴⁶ «Статья 8

ВНУТРЕННИЕ ВОДЫ

1. За исключением случаев, предусмотренных в Части IV, воды, расположенные в сторону берега от исходной линии территориального моря, составляют часть внутренних вод государства.

2. Когда установление прямой исходной линии согласно методу, предусмотренному в статье 7, приводит к включению во внутренние воды районов, которые до того не рассматривались как таковые, в таких водах применяется право мирного прохода, предусмотренное в настоящей Конвенции».

О «внутренних» пределах внутренних вод в Конвенции не говорится. “The UNCLOS does not specify how far the internal waters reach on the landward side in the case of estuaries or port for seagoing vessels situated on rivers. Several conventions on the protection of the marine environment establish the landward limit of the internal waters at the freshwater limit”. *Trümpler K.* Article 8, mn 10, in: Proelss, UNCLOS, 1st edition, 2017. См., например, Конвенция по защите морской среды Северо-Восточной Атлантики (ОСПАР) от 22 сентября 1992 года, ст. 1(c): “‘Freshwater limit’ means the place in a watercourse where, at low tide and in a period of low freshwater flow, there is an appreciable increase in salinity due to the presence of seawater” — <https://www.ospar.org/convention/text>.

знать, в каких пространствах они могут осуществлять мирный проход. Внутренние воды объявлять не требуется.

На внутренние воды и территориальное море распространяется суверенитет государства. На территориальное море он распространяется в соответствии со статьёй 2 Конвенции 1982 года. Согласно ей, суверенитет прибрежного государства распространяется за пределы его сухопутной территории и внутренних вод на примыкающий морской пояс, называемый территориальным морем. Указанный суверенитет распространяется на воздушное пространство над территориальным морем, равно как на его дно и недра. Статья 2 указывает, что суверенитет над территориальным морем осуществляется с соблюдением Конвенции и других норм международного права.

С внутренними водами дело обстоит иначе. Как вы, возможно, заметили, в перечне морских зон, упоминаемых в решении арбитража по *Южно-Китайскому морю*, отсутствуют внутренние морские воды (это к вопросу о всеохватности Конвенции). В отличие от других упомянутых пространств Конвенция не предоставляет государству прав или суверенитет над внутренними морскими водами. Суверенитет над ними — следствие или составная часть суверенитета государства над сухопутной территорией, и он существует по обычному международному праву независимо от Конвенции 1982 года.

В отличие от территориального моря, статья 2 Конвенции не говорит ни про то, что суверенитет прибрежного государства распространяется на внутренние воды, ни про то, что осуществлять суверенитет над внутренними водами надо, соблюдая Конвенцию и другие нормы международного права. Это, конечно, не означает, что при осуществлении суверенитета и юрисдикции во внутренних водах не надо соблюдать международное право. Формулировка статьи 2 свидетельствует о том, что Конвенция просто исходит из

суверенитета прибрежного государства над внутренними водами, как и из его суверенитета над сухопутной территорией, а не устанавливает его⁴⁷.

Суверенитет государства над территориальным морем ограничен Конвенцией, прежде всего, правом мирного прохода, которым пользуются, как указывается в статье 17 Конвенции, суда всех государств⁴⁸. Во внутренних водах мирного прохода и связанных с ним ограничений суверенитета прибрежного государства нет, за одним исключением, о котором скажу позже. В этом одно из принципиальных отличий режима территориального моря от режима внутренних вод.

Конвенция и правовой режим морской территории государства

Правовой режим территориального моря урегулирован Конвенцией 1982 года. Она достаточно подробно распределяет

⁴⁷ Известным примером подтверждения суверенитета государства над его внутренними водами в соответствии с обычным правом является соответствующий пассаж из решения Международного Суда по делу *Никарагуа (Никарагуа против США)*. “212. ... “The basic legal concept of State sovereignty in customary international law, expressed in, *inter alia*, Article 2, paragraph 1, of the United Nations Charter, extends to the internal waters and territorial sea of every State and to the air space above its territory. As to superjacent air space, the 1944 Chicago Convention on International Civil Aviation (Art. 1) reproduces the established principle of the complete and exclusive sovereignty of a State over the air space above its territory. That convention, in conjunction with the 1958 Geneva Convention on the Territorial Sea, further specifies that the sovereignty of the coastal State extends to the territorial sea and to the air space above it, as does the United Nations Convention on the Law of the Sea adopted on 10 December 1982. The Court has no doubt that these prescriptions of treaty-law merely respond to firmly established and longstanding tenets of customary international law”. Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua (*Nicaragua v. United States of America*). Merits, Judgment. I.C.J. Reports 1986, p. 14, para. 212.

⁴⁸ «Статья 17

ПРАВО МИРНОГО ПРОХОДА

При условии соблюдения настоящей Конвенции суда всех государств, как прибрежных, так и не имеющих выхода к морю, пользуются правом мирного прохода через территориальное море».

права, юрисдикцию прибрежного государства и государства флага в этом пространстве.

Доступ иностранных судов в территориальное море регулируется Конвенцией 1982 года. Иностранные суда пользуются правом мирного прохода через территориальное море, т. е. они могут (1) проходить, пересекая его, не заходя во внутренние воды или (2) проходить через него для захода во внутренние воды или выхода из них, при условии соблюдения Конвенции. (Право и понятие мирного прохода регулируются статьями 17–19 Конвенции 1982 года⁴⁹.) Это означает, что для входа в территориальное море в целях прохода через него

⁴⁹ «Статья 18

ПОНЯТИЕ ПРОХОДА

1. 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.

2. Проход должен быть непрерывным и быстрым. Однако проход включает остановку и стоянку на якоре, но лишь постольку, поскольку они связаны с обычным плаванием или необходимы вследствие непреодолимой силы или бедствия, или с целью оказания помощи лицам, судам или летательным аппаратам, находящимся в опасности или терпящим бедствие».

«Статья 19

ПОНЯТИЕ МИРНОГО ПРОХОДА

1. Проход является мирным, если только им не нарушается мир, добрый порядок или безопасность прибрежного государства. Такой проход должен совершаться в соответствии с настоящей конвенцией и другими нормами международного права.

2. Проход иностранного судна считается нарушающим мир, добрый порядок или безопасность прибрежного государства, если в территориальном море оно осуществляет любой из следующих видов деятельности:

- а) угрозу силой или её применение против суверенитета, территориальной целостности или политической независимости прибрежного государства или каким-либо другим образом в нарушение принципов международного права, воплощённых в Уставе Организации Объединённых Наций;
- б) любые манёвры или учения с оружием любого вида;
- с) любой акт, направленный на сбор информации в ущерб обороне или безопасности прибрежного государства;
- д) любой акт пропаганды, имеющий целью посягательство на оборону или безопасность прибрежного государства;

не требуется не только согласие, разрешение прибрежного государства, но и его уведомление.

Правом мирного прохода, ставшим обычной нормой международного права, пользуются все суда — торговые и военные. Оно было зафиксировано ещё в Конвенции о территориальном море и прилежащей зоне 1958 г.⁵⁰ Но к ней допускались оговорки, и ряд государств, включая СССР, считающих, что военные корабли не должны пользоваться правом мирного прохода без разрешения прибрежного государства, сделал соответствующие оговорки⁵¹. К Конвенции 1982 года такие оговорки не допускаются. Тем не менее некоторые государства продолжают считать, что военные корабли не могут проходить через территориальные воды хотя бы без предварительного уведомления. Это, в свою очередь, оспаривается другими государствами⁵². Право мирного прохода военных кораблей через территориальное море было подтверждено в 1986 г. Международным Судом в деле *Никарагуа*⁵³.

-
- е) подъём в воздух, посадку или принятие на борт любого летательного аппарата;
 - ф) подъём в воздух, посадку или принятие на борт любого военного устройства;
 - г) погрузку или выгрузку любого товара или валюты, посадку или высадку любого лица, вопреки таможенным, фискальным, иммиграционным или санитарным законам и правилам прибрежного государства;
 - h) любой акт преднамеренного и серьёзного загрязнения вопреки настоящей Конвенции;
 - i) любую рыболовную деятельность;
 - j) проведение исследовательской или гидрографической деятельности;
 - к) любой акт, направленный на создание помех функционированию любых систем связи или любых других сооружений или установок прибрежного государства;
 - l) любую другую деятельность, не имеющую прямого отношения к проходу».

⁵⁰ См. «Раздел III. Право мирного прохода» этой Конвенции.

⁵¹ См. https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-1&chapter=21.

⁵² Barnes R. A. Article 17, mn 8, in: Proelss, UNCLOS, 1st edition, 2017.

⁵³ Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua (*Nicaragua v. United States of America*), p. 14, para. 214.

Иначе обстоит дело с доступом во внутренние воды и в их важнейшую часть — порты. В 1958 г. в решении по делу нефтяной компании *Aramco* (другой стороной была Саудовская Аравия) арбитраж указал на принцип международного права, согласно которому порты каждого государства должны быть открыты для захода иностранных торговых судов, и могут быть закрыты, только когда это требуют жизненно важные интересы этого государства⁵⁴. (Отметим, что речь шла только о торговых судах. Применительно к военным кораблям такой вопрос не возникает, и право государства не разрешать заход в свои порты иностранных военных кораблей не вызывает сомнения.)

Развитие международного права не подтвердило эту позицию арбитров. Поскольку государство обладает суверенитетом над своими внутренними водами, включая порты, его право регулировать доступ в них — открывать или закрывать их для доступа иностранных судов, устанавливать условия захода в порты, сейчас не вызывает больших сомнений⁵⁵. Это право, так же, как и суверенитет над внутренними водами, вытекает не из Конвенции 1982 года, а из обычного международного права.

Как отметил Международный Суд в решении по делу *Никарагуа (Никарагуа против США)*, “[i]t is also by virtue of its sovereignty [over its internal waters] that the coastal State may regulate access to its ports”⁵⁶. Важно, что Международный Суд сказал это в отношении всех портов. В доктрине иногда можно увидеть различие между правом прибрежного государства регулировать доступ иностранных судов во внутренние воды как таковые, включая закрытые порты, с одной стороны,

⁵⁴ *Saudi Arabia v. Arabian American Oil Company (ARAMCO)*, Award of 23 August 1958, ILR 27 (1963) 117, p. 212.

⁵⁵ *Trümpler K.* Op. cit. Article 8, mn 18.

⁵⁶ *Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua (Nicaragua v. United States of America)*, p. 14, para. 213.

и правом регулировать доступ в порты, открытые для международного судоходства, — с другой⁵⁷.

Право прибрежного государства осуществлять юрисдикцию по регулированию доступа в свои порты, т. е. отсутствие у государства обязанности допускать иностранные суда в свои порты, означает, во-первых, что у других государств и их судов нет общего права на доступ в эти порты, во-вторых, что прибрежное государство, государство порта может предписывать условия доступа и обеспечивать их соблюдение. В соответствии с касающейся мирного прохода статьёй 25(2) Конвенции 1982 года, в отношении судов, направляющихся во внутренние воды, прибрежное государство имеет право принимать меры для предупреждения любого нарушения условий, на которых эти суда допускаются во внутренние воды⁵⁸. То есть прибрежное государство имеет право принимать соответствующие меры до захода судна во внутренние воды, т. е. может не допустить сам заход. Но, полагаю, право регулировать, разрешать доступ предоставлено, скорее, не статьёй 25

⁵⁷ “Regarding internal waters other than open commercial ports, such as internal waters along the coast, closed ports and bays, it seems clear that the State may regulate at its discretion”. *Trümpler K. Op. cit. Article 8, mn 17.*

⁵⁸ «Статья 25

ПРАВА ЗАЩИТЫ ПРИБРЕЖНОГО ГОСУДАРСТВА

1. Прибрежное государство может принимать в своём территориальном море меры, необходимые для недопущения прохода, не являющегося мирным.

2. В отношении судов, направляющихся во внутренние воды или использующих портовые сооружения за пределами внутренних вод, прибрежное государство имеет также право принимать необходимые меры для предупреждения любого нарушения условий, на которых эти суда допускаются во внутренние воды и используют портовые сооружения.

3. Прибрежное государство может без дискриминации по форме или по существу между иностранными судами временно приостанавливать в определённых 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».

Конвенции, а существует в силу суверенитета государства над своей территорией. Статья 25 Конвенции, как и статья 211, которая среди прочего подтверждает, что государства могут устанавливать особые требования для защиты морской среды в качестве условия для захода иностранных судов в их порты или внутренние воды, лишь подкрепляет его⁵⁹.

Отсутствие права судов (государств) на доступ в иностранные внутренние воды, иностранные порты по Конвенции 1982 года и общему международному праву означает, что в них нельзя зайти без согласия иностранного государства, данного в той или иной форме (одностороннего акта, международного договора и т. д.).

Указывают на три ситуации, возникающие в контексте вопроса о допуске во внутренние воды, порты: а) закрытие (или неоткрытие) всех или некоторых портов для всех иностранных судов; б) закрытие портов для судов некоторых государств;

⁵⁹ «Статья 211

ЗАГРЯЗНЕНИЕ С СУДОВ

...

3. 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, должным образом публикуют такие требования и сообщают их компетентной международной организации».

Такого мнения придерживается, например, правительство Австралии: "Although UNCLOS does not specifically provide that a coastal State has the right to impose conditions on entry into its ports, some of its provisions assume that this is the case. In particular, ... art 25(2) allows the coastal State to take measures in the territorial sea in relation to ships proceeding to its internal waters to 'prevent any breach of the conditions to which admission of those ships to internal waters ... is subject'. In addition, art 211 requires States which establish requirements for the prevention, reduction and control of pollution of the marine environment 'as a condition for the entry of foreign vessels into their ports or internal waters' to give due publicity to those requirements and communicate them to the competent international organization". House of Representatives Standing Committee on Social Policy and Legal Affairs, *Troubled Waters*, Australian Government Solicitor, para. 30 — https://www.aph.gov.au/parliamentary_business/committees/house_of_representatives_committees?url=spla/crimes%20at%20sea/report/index.htm.

в) закрытие портов для некоторых судов⁶⁰. К этим ситуациям *mutatis mutandis* применимы различные международные договоры⁶¹, нормы обычного права, касающиеся, например,

⁶⁰ Trümpler K. Op. cit. Article 8, mn 18.

⁶¹ Согласно Конвенции и Статуту о международном режиме морских портов 1923 года, каждая её сторона предоставляет судам другой стороны равное со своим судами или с судами каждой другой стороны обращение в отношении свободы доступа в порты. Это обязательство ограничено в Конвенции правом отказывать в равном обращении в отношении доступа в порты на основе принципа взаимности.

“Article 2.

Subject to the principle of reciprocity and to the reservation set out in the first paragraph of Article 8, every Contracting State undertakes to grant the vessels of every other Contracting State equality of treatment with its own vessels, or those of any other State whatsoever, in the maritime ports situated under its sovereignty or authority, as regards freedom of access to the port, the use of the port, and the full enjoyment of the benefits as regards navigation and commercial operations which it affords to vessels, their cargoes and passengers.

The equality of treatment thus established shall cover facilities of all kinds, such as allocation of berths, loading and unloading facilities, as well as dues and charges of all kinds levied in the name or for the account of the Government, public authorities, concessionaries or undertakings of any kind.

...

Article 8.

Each of the Contracting States reserves the power, after giving notice through diplomatic channels, of suspending the benefit of equality of treatment from any vessel of a State which does not effectively apply, in any maritime port situated under its sovereignty or authority, the provisions of this Statute to the vessels of the said Contracting State, their cargoes and passengers.

In the event of action being taken as provided in the preceding paragraph, the State which has taken action and the State against which action is taken, shall both alike have the right of applying to the Permanent Court of International Justice’ by an application addressed to the Registrar; and the Court shall settle the matter in accordance with the rules of summary procedure.

Every Contracting State shall, however, have the right at the time of signing or ratifying this Convention, of declaring that it renounces the right of taking action as provided in the first paragraph of this Article against any other State which may make a similar declaration”.

Convention and Statute on the International Regime of Maritime Ports and Protocol of Signature. Signed at Geneva, December 9, 1923, [1926] LNTSer 335; 58 LNTS 284 — <http://www.worldlii.org/int/other/treaties/LNTSer/1926/335.html>.

(Отметим, что это положение может интерпретироваться по-разному: с одной стороны, как обязывающее государство предоставлять иностранным судам доступ в свои порты, если, естественно, они открыты для собственных судов;

взаимности, недискриминации, ответственности (контрмер, реторсий)⁶², незлоупотребления правом, а также национальное законодательство. (Так, в России федеральным законом в принципе разрешено иностранным судам, кроме военных кораблей и других государственных судов, эксплуатируемых в некоммерческих целях, заходить в морские порты, открытые для захода иностранных судов⁶³, а вопрос об открытии портов

с другой, — лишь как устанавливающее обязательство равного обращения, если доступ иностранным судам предоставлен.) По подсчётам автора, в Конвенции 1923 г. участвует более 40 государств, причём несколько государств стали участниками в 90-х годах. Россия не является стороной договора.

⁶² По-видимому, государство вправе закрыть или ограничить доступ в свои порты судам какого-либо государства в качестве реторсии, т. е. в ответ на нарушающее международное право или недружественное поведение со стороны этого государства. *Trümpler K. Op. cit. Article 8, mn 19.*

Если такая мера является контрмерой, а не реторсией, тогда она будет отходом от существующего обязательства по предоставлению доступа в порт, которое существует на основе международного права.

⁶³ Федеральный закон от 31 июля 1998 г. № 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации».

«Статья 6. Заход иностранных судов в морские порты

1. Все иностранные суда, кроме военных кораблей и других государственных судов, эксплуатируемых в некоммерческих целях, независимо от их предназначения и форм собственности (далее — иностранные суда) могут заходить в морские порты, открытые для захода иностранных судов.

2. В отношении иностранных судов государств, в которых имеются специальные ограничения захода в их морские порты в отношении аналогичных судов Российской Федерации, Правительством Российской Федерации могут быть установлены ответные ограничения.

3. На иностранные суда и находящиеся на их борту пассажиров и членов экипажей во время пребывания указанных судов в морских портах распространяется уголовная, гражданская и административная юрисдикция Российской Федерации.

4. Иностранные суда при заходе в морские порты, во время пребывания в указанных портах и при выходе из них обязаны соблюдать:

законодательство Российской Федерации, касающееся обеспечения безопасности судоходства и регулирования движения судов, оказания помощи и спасания, использования радиосвязи, защиты навигационных средств, оборудования и сооружений, подводных кабелей и трубопроводов, проведения морских научных исследований, изучения, использования и охраны водных объектов, недр, водных биологических ресурсов и других природных ресурсов территориального моря, охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности, а также охраны памятников истории и культуры;

для иностранных судов решается Правительством⁶⁴. В ряде двусторонних договоров нашей страны содержатся положения о доступе в порты судов другой стороны⁶⁵.)

пограничные, таможенные, налоговые (фискальные), санитарные, иммиграционные, ветеринарные, фитосанитарные, навигационные и другие правила, установленные законами Российской Федерации и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации;
правила, установленные для морских портов;
правила въезда в морские порты, пребывания в них и выезда из них иностранных граждан и лиц без гражданства, действующие на территории Российской Федерации;
другие правила, установленные законодательством Российской Федерации, а также международные нормы и стандарты, установленные международными договорами Российской Федерации.

5. Выход иностранного судна из морского порта производится только с разрешения капитана морского порта по согласованию с должностными лицами федерального органа исполнительной власти по безопасности и должностными лицами таможенных органов».

⁶⁴ Федеральный закон от 31 июля 1998 г. № 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации».

«Статья 5. Правовой режим морских портов Российской Федерации

1. Правовой режим морских портов в Российской Федерации является единым для всех портов, находящихся на территории Российской Федерации.

Правовой режим морских портов с учётом климатических, гидрологических и метеорологических особенностей устанавливается настоящим Федеральным законом, другими федеральными законами, иными нормативными правовыми актами Российской Федерации, применимыми к морским портам.

2. Морские порты объявляются открытыми для захода иностранных судов на основании решения Правительства Российской Федерации.

Перечень морских портов, открытых для захода иностранных судов, публикуется в «Извещениях мореплавателям».

3. Должностным лицом, регулирующим заход судов в морской порт и выход судов из морского порта и отвечающим в морском порту за безопасность мореплавания, является капитан морского порта» – <https://docs.cntd.ru/document/901714424>.

⁶⁵ См., например, Договор между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Итальянской Республики о морском торговом судоходстве 1972 г.:

«Статья 4

Каждая из Высоких Договаривающихся Сторон будет предоставлять судам другой Стороны такое же обращение, которое предусматривается для её собственных судов в отношении свободного доступа в свои порты и их использования...» – https://www.mid.ru/foreign_policy/international_contracts/2_contract/-/storage-viewer/bilateral/page-539/49433;

В контексте ситуации, сложившейся во время пандемии

Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Греческой Республики о торговом судоходстве, 2001 г.:

«Статья 5

1. Каждая Сторона предоставит судам другой Стороны такое же обращение, какое она предоставляет своим судам, занятым в международных сообщениях, в отношении свободного доступа в порты, предоставления причалов, полного использования портового оборудования для погрузки и выгрузки грузов, перегрузки грузов с одного судна на другое, посадки и высадки пассажиров, а также взимания соответствующих сборов и платежей, использования услуг, предназначенных для мореплавания, и осуществления обычных коммерческих операций.

2. Положения пункта 1 настоящей статьи:

- a) не применяются к портам, не открытым для захода иностранных судов;
- b) не затрагивают правил, касающихся въезда и пребывания иностранцев;
- c) не применяются к деятельности, резервируемой каждой из Сторон для своих судов или организаций и предприятий, включая, в частности, каботаж, морское рыболовство, лоцманскую проводку, буксировку, спасание и оказание помощи на море;
- d) не обязывают одну Сторону распространять на суда другой Стороны предоставляемые своим судам изъятия из правил об обязательной лоцманской проводке» — <http://docs.cntd.ru/document/901923609>;

Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Кипр по морскому транспорту 2017 г.:

«Статья 6

1. Каждая Сторона предоставляет судам другой Стороны такое же обращение, какое она предоставляет своим судам, занятым в международных сообщениях, в отношении свободного доступа в порты, использования портов для погрузки и выгрузки грузов, посадки и высадки пассажиров, взимания соответствующих сборов и платежей и использования услуг, предназначенных для мореплавания.

2. Положения пункта 1 настоящей статьи:

- не применяются в отношении портов, закрытых для международного судоходства;
- не применяются в отношении портов, не открытых для захода иностранных судов;
- не применяются в отношении каботажа и другой деятельности, зарезервированной за собой каждой из Сторон;
- не обязывают Сторону распространять на суда другой Стороны предоставляемые своим судам изъятия из правил об обязательной лоцманской проводке;
- не затрагивают правил, касающихся въезда, пребывания и выезда иностранцев.

Статья 7

1. Несмотря на положения настоящего Соглашения,

- a) суда одной Стороны не будут заходить в порт государства другой Стороны, закрытый для международного судоходства последней Стороной;

коронавируса, когда многим судам было отказано в допуске во внутренние воды, и многие экипажи и пассажиры оказались из-за этого в тяжёлом положении, профессор Мирон отмечает, что “[b]y virtue of their territorial sovereignty, States may freely regulate access to their ports”. Но при этом она подчёркивает ограничения этого права — “this principle must be interpreted in light of several international obligations”⁶⁶. Я бы отметил, в частности, следующее.

Юридически обязательные Международные медико-санитарные правила 2005 г., принятые под эгидой ВОЗ, ограничивают государства в принятии мер по недопуску во внутренние воды и порты иностранных судов и лиц на борту по медико-санитарным причинам. Вместе с тем эти правила содержат положения, позволяющие государству порта не допускать иностранные суда. Но это нельзя делать произвольно. Статья 43 Правил, в частности, не препятствует государствам-участникам принимать медико-санитарные меры в соответствии со своим законодательством и обязательствами по международному праву в ответ на конкретные риски для здоровья населения или чрезвычайные ситуации в области общественного здравоохранения, имеющие международное значение, которые обеспечивают тот же или более высокий уровень охраны здоровья, чем рекомендации ВОЗ. Эти меры могут включать и недопуск судов. Однако они должны иметь научное обоснование и быть не более ограничительными, чем

b) обе Стороны сделают всё возможное в отношении их судоходных предприятий, эксплуатирующих или фрахтующих суда под флагом других государств, отличных от государств Сторон, чтобы убедиться в том, что такие суда не будут заходить в порт государства другой Стороны, закрытый для международного судоходства последней Стороной.

2. В случаях, предусмотренных пунктами (a) и (b) параграфа 1 настоящей Статьи, Стороны информируют друг друга о соответствующих предпринятых действиях» — <http://docs.cntd.ru/document/542620954>.

⁶⁶ Miron A. Port Denials: What are States' International Obligations? The Maritime Executive, 12 April 2020 — <https://maritime-executive.com/editorials/port-denials-what-are-states-international-obligations>.

имеющиеся разумные альтернативы, которые могут обеспечить надлежащий уровень охраны здоровья⁶⁷.

⁶⁷ См., в частности, статьи 25, 27, 28, 30, 31, 43 Международных медико-санитарных правил 2005 г.:

«Статья 25 Транзитные суда и самолёты

При условии соблюдения Статей 27 и 43 или если это допускается применимыми международными соглашениями, никакие медико-санитарные меры не применяются государством-участником к:

(а) судну, которое прибывает не из заражённого района и которое проходит морским каналом или водным путём по территории данного государства-участника на пути в порт, находящийся на территории другого государства. Любому такому судну разрешается взять на борт под контролем компетентного органа топливо, воду, продовольствие и запасы;

(b) судну, которое проходит через воды, находящиеся под его юрисдикцией, без захода в порт или высадки на берег; и

(с) транзитному самолёту в аэропорту, находящемуся под его юрисдикцией, за исключением того, что нахождение этого самолёта может быть ограничено определённой зоной аэропорта без права посадки или высадки пассажиров или погрузки или разгрузки грузов.

Однако любому такому самолёту разрешается взять на борт под контролем компетентного органа топливо, воду, продовольствие и запасы».

«Статья 27 Заражённые перевозочные средства

1. Если на борту перевозочного средства обнаружены клинические признаки или симптомы и данные, основанные на фактах или свидетельствах о риске для здоровья населения, в том числе источники инфекции и контаминации, компетентный орган считает данное перевозочное средство заражённым и может:

(а) провести в соответствующих случаях дезинфекцию, деконтаминацию, дезинсекцию или дератизацию данного перевозочного средства или предложить осуществить эти меры под его контролем; и

(b) принять решение в каждом конкретном случае о методах, используемых для обеспечения адекватного уровня контроля за риском для здоровья населения, как это предусмотрено настоящими Правилами. При наличии методов или материалов, рекомендованных ВОЗ для этих процедур, следует использовать их, если только компетентный орган не устанавливает, что другие методы являются столь же безопасными и надёжными.

Компетентный орган может применить дополнительные медико-санитарные меры, включая, при необходимости, изоляцию перевозочных средств, для предотвращения распространения болезни.

Такие дополнительные меры должны доводиться до сведения Национального координатора по ММСП.

2. Если компетентный орган в пункте въезда не может осуществить меры контроля, требуемые настоящей Статьей, заражённое перевозочное средство, тем не менее, может получить разрешение на выезд при соблюдении следующих условий:

Обращу внимание в этом свете и на положения статьи 5

(а) компетентный орган во время отправления сообщает компетентному органу следующего известного пункта въезда такую информацию, которая указана в подпункте (b); и

(b) в случае судна обнаруженные факты и необходимые меры контроля указываются в Свидетельстве о прохождении судном санитарного контроля.

Любому такому перевозочному средству разрешается принять на борт под контролем компетентного органа топливо, воду, продукты питания и запасы.

3. Перевозочное средство, которое считалось заражённым, перестаёт считаться таковым, когда компетентный орган удостоверится в том, что:

(а) были эффективно осуществлены меры, предусмотренные в пункте 1 настоящей Статьи; и

(b) на борту отсутствуют условия, которые могли бы представлять риск для здоровья населения».

«Статья 28 Суды и самолёты в пункте въезда

1. При условии соблюдения статьи 43 или как это предусмотрено применимыми международными соглашениями, судну или самолёту не может быть запрещено по причинам медико-санитарного характера заходить в любой пункт въезда. Однако если данный пункт въезда не оборудован для применения медико-санитарных мер в соответствии с настоящими Правилами, то этому судну или самолёту может быть предложено проследовать на свой страх и риск в ближайший подходящий пункт въезда, доступный для него, если только судно или самолёт не имеет таких эксплуатационных проблем, которые делают такое отклонение небезопасным.

2. При условии соблюдения статьи 43 или как это предусмотрено применимыми международными соглашениями, государства-участники не могут отказать судам или самолётам в свободной практике [свободная практика — разрешение портовых властей на свободное сообщение судна с берегом и производство коммерческих операций. Предоставляется сразу после досмотра и выполнения всех санитарных формальностей и является важным условием готовности судна к грузовым операциям. Непредоставление Свободной Практики может повлечь аннулирование договора фрахтования. Морской энциклопедический словарь в двух томах, том 2. Под редакцией академика Н. Н. Исанина, Ленинград: Издательство «Судостроение», 1987 — РК] по медико-санитарным соображениям; в частности, им не может быть отказано в посадке или высадке, выгрузке или погрузке груза или имущества, или же в принятии на борт топлива, воды, продуктов питания и запасов. Государства-участники могут поставить условием предоставления свободной практики проведение инспекции и, если на борту обнаружен источник инфекции или контаминации, осуществление необходимой дезинфекции, деконтаминации, дезинсекции или дератизации или принятие иных мер, необходимых для предупреждения распространения инфекции или контаминации.

3. В тех случаях, когда это практически осуществимо, и при соблюдении положений предыдущего пункта государство-участник разрешает предоставить свободную практику по радио или с помощью других средств связи судну или самолёту, если на основе информации, полученной от него до прибытия,

Конвенции по облегчению международного морского

государство-участник считает, что прибытие судна или самолёта не приведёт к заводу или распространению болезни.

4. Капитаны судов или командиры самолётов или их представители как можно раньше до прибытия в порт или аэропорт назначения сообщают органам контроля порта или аэропорта о наличии любых случаев заболевания, указывающих на болезнь инфекционного характера, или о фактах, свидетельствующих о риске для здоровья людей на борту, как только такое заболевание или риск для здоровья людей становятся известными капитану судна или командиру самолёта.

Эта информация должна быть незамедлительно передана компетентному органу порта или аэропорта. В срочных случаях такая информация должна передаваться соответствующему органу порта или аэропорта непосредственно капитаном судна или командиром самолёта.

5. Следующие положения применяются в том случае, если подозрительный на заражение или заражённый самолёт или судно по причинам, не зависящим от командира самолёта или капитана судна, совершает посадку в ином аэропорту, чем аэропорт, в котором этот самолёт должен был совершить посадку, или становится на якорь в ином порту, чем порт, в котором это судно должно было стать на якорь:

(а) командир самолёта или капитан судна или другое уполномоченное лицо прилагает все усилия к тому, чтобы без промедления связаться с ближайшим компетентным органом;

(b) как только этот компетентный орган будет проинформирован о произведённой посадке, он может применить медико-санитарные меры, рекомендованные ВОЗ, или иные медико-санитарные меры, предусмотренные настоящими Правилами;

(с) если только это не требуется для чрезвычайных целей или для связи с компетентным органом, ни одно лицо, совершающее поездку на борту самолёта или судна, не должно покидать близлежащее место, и никакой груз не должен перемещаться с этого места без разрешения компетентного органа; и

(d) по завершении выполнения всех мер, предложенных компетентным органом, самолёт или судно — в той мере, в какой это касается таких медико-санитарных мер, — может следовать либо в аэропорт или порт, в котором этот самолёт должен был совершить посадку или это судно должно было стать на якорь, либо, если в силу технических причин они не могут этого сделать, — в другой подходящий для него аэропорт или порт.

6. Невзирая на положения настоящей Статьи, капитан судна или командир самолёта может принять такие чрезвычайные меры, которые могут потребоваться для обеспечения здоровья и безопасности пассажиров на борту. Он как можно скорее сообщает компетентному органу о любых мерах, принятых во исполнение настоящего пункта».

«Статья 30 Лица, совершающие поездку и находящиеся под медицинским наблюдением

При условии соблюдения статьи 43 или как это допускается применимыми международными соглашениями, лицо, совершающее поездку, с подозрением

судоходства 1965 г. Уже из названия договора ясно, что допуск

на заражение по прибытии помещённое под медицинское наблюдение, может продолжить свою международную поездку, если, по мнению государства-участника, данное лицо не представляет неминуемого риска для здоровья населения. Государство-участник информирует компетентный орган пункта въезда в месте назначения, если он известен, о предполагаемом прибытии этого лица. По прибытии лицо, совершающее поездку, должно обратиться в этот орган».

«Статья 31 Медико-санитарные меры, касающиеся въезда лиц, совершающих поездку

1. Инвазивное медицинское обследование, вакцинация или другие профилактические меры не требуются в качестве условия для въезда любого лица, совершающего поездку, на территорию государства-участника, за исключением того, что настоящие Правила, при условии соблюдения Статей 32, 42 и 45, не лишают государства-участника права потребовать проведения медицинского обследования, вакцинации или других профилактических мер или справки о вакцинации или проведении других профилактических мер:

(a) в случае необходимости определить наличие риска для здоровья населения;

(b) в качестве условия въезда любых лиц, совершающих поездку и стремящихся получить временный или постоянный вид на жительство;

(c) в качестве условия въезда любых лиц, совершающих поездку, на основании статьи 43 или Приложений 6 и 7; или

(d) которые могут осуществляться на основании статьи 23.

2. Если лицо, совершающее поездку, в отношении которого государство-участник может потребовать проведения медицинского обследования, вакцинации или других профилактических мер в соответствии с пунктом 1 настоящей Статьи, не даёт согласия на любую из таких мер или отказывается предоставить информацию или документы, упомянутые в пункте 1(a) статьи 23, 27 соответствующее государство-участник может, при условии соблюдения положений Статей 32, 42 и 45, отказать во въезде этому лицу. При наличии данных о неминуемом риске для здоровья населения государство-участник в соответствии с национальным законодательством и в той степени, в которой это необходимо для установления контроля над таким риском, может вынудить лицо, совершающее поездку, подвергнуться или рекомендовать ему в соответствии с пунктом 3 статьи 23 подвергнуться:

(a) как можно менее инвазивному и интрузивному медицинскому обследованию, которое позволит достичь цели общественного здравоохранения;

(b) вакцинации или другим профилактическим мерам; или

(c) дополнительным установленным медико-санитарным мерам, которые позволяют предотвратить или установить контроль над распространением болезни, включая изоляцию, карантин или помещение лица, совершающего поездку, под медицинское наблюдение».

«Статья 43 Дополнительные медико-санитарные меры

1. Настоящие Правила не препятствуют государствам-участникам принимать медико-санитарные меры в соответствии со своим национальным законодательством в этой области и обязательствами по международному

судов в порты должен облегчаться. Однако согласно этой

праву в ответ на конкретные риски для здоровья населения или чрезвычайные ситуации в области общественного здравоохранения, имеющие международное значение, которые:

(а) обеспечивают тот же или более высокий уровень охраны здоровья, чем рекомендации ВОЗ; или

(б) иным образом запрещены в соответствии со статьёй 25, статьёй 26, пунктами 1 и 2 статьи 28, статьёй 30, пунктом 1(с) статьи 31 и статьёй 33, при условии, что такие меры не противоречат иным образом настоящим Правилам.

Такие меры должны быть не более ограничительными для международных перевозок и не более инвазивными и интрузивными для лиц, чем имеющиеся разумные альтернативы, которые могут обеспечить надлежащий уровень охраны здоровья.

2. Принимая решение по поводу осуществления медико-санитарных мер, упомянутых в пункте 1 настоящей Статьи, или дополнительных медико-санитарных мер в соответствии с пунктом 2 статьи 23, пунктом 1 статьи 27, пунктом 2 статьи 28 и пунктом 2(с) статьи 31, государства-участники принимают такое решение на основе:

(а) научных принципов;

(б) имеющихся научных данных, свидетельствующих о риске для здоровья людей, или если таких данных недостаточно, имеющейся информации, в том числе полученной от ВОЗ или иных соответствующих межправительственных организаций и международных органов; и

(с) любых конкретных указаний или рекомендаций ВОЗ.

3. Государство-участник, принимающее дополнительные медико-санитарные меры, упомянутые в пункте 1 настоящей Статьи, которые существенным образом нарушают международное движение, представляет ВОЗ обоснование такой меры с точки зрения общественного здравоохранения и соответствующую научную информацию. ВОЗ передаёт эту информацию другим государствам-участникам и обменивается информацией в отношении принятых медико-санитарных мер. Для целей настоящей статьи под существенным нарушением обычно подразумевается отказ во въезде или отправлении лиц, совершающих международную поездку, багажа, грузов, контейнеров, перевозочных средств, товаров и тому подобное более чем на 24 часа.

4. После оценки информации, представленной на основании пунктов 3 и 5 настоящей Статьи, и другой соответствующей информации ВОЗ может предложить соответствующему государству-участнику пересмотреть вопрос о применении этих мер.

5. Государство-участник, принимающее дополнительные медико-санитарные меры, указанные в пунктах 1 и 2 настоящей Статьи, которые существенным образом нарушают международное движение, информирует ВОЗ в течение 48 часов о принятии таких мер и с их обоснованием с точки зрения здравоохранения, если только на них не распространяется действие временной или постоянной рекомендации.

6. Государство-участник, осуществляющее ту или иную медико-санитарную меру на основании пункта 1 или 2 настоящей Статьи, пересматривает такую

статье, в частности, ничто в данной Конвенции не должно истолковываться как помеха применению государством временных мер, которые считаются им необходимыми для предупреждения проникновения либо распространения эпидемий, а все вопросы, в отношении которых в Конвенции не принято специальных положений, остаются предметом национального законодательства⁶⁸.

меру в течение трёх месяцев с учётом рекомендаций ВОЗ и критериев, указанных в пункте 2 настоящей Статьи.

7. Без ущерба для своих прав, вытекающих из статьи 56, любое государство-участник, затронутое мерой, принятой на основании пункта 1 или 2 настоящей Статьи, может просить государство-участника, осуществляющего такую меру, проконсультироваться с ним. Цель таких консультаций состоит в выяснении научной информации и обоснования этой меры с точки зрения общественного здравоохранения и в поиске взаимоприемлемого решения.

8. Положения настоящей статьи могут применяться к осуществлению мер, касающихся лиц, совершающих поездку, которые принимают участие в массовых собраниях» — https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/health_regulations.pdf.

⁶⁸ Конвенция по облегчению международного морского судоходства 1965 г.

«Статья V

1. Ничто в настоящей Конвенции или в Приложении к ней не должно истолковываться как препятствие применению любых более широких мер содействия, которые Договаривающееся Правительство предоставляет или может предоставить в будущем в отношении международного морского судоходства на основании своего национального законодательства или положения какого-либо другого международного соглашения.

2. Ничто в настоящей Конвенции или Приложении к ней не должно истолковываться как помеха применению каким-либо Договаривающимся Правительством временных мер, которые считаются этим Правительством необходимыми для охраны общественной нравственности, порядка и безопасности или для предупреждения проникновения либо распространения болезней или эпидемий, наносящих ущерб здоровью населения, животным или растениям.

3. Все вопросы, в отношении которых в настоящей Конвенции не принято специальных положений, остаются предметом законодательства Договаривающихся Правительств» — <http://docs.cntd.ru/document/901898017>.

Как отмечается в подготовленном Центром международных и сравнительно-правовых исследований Обзоре публикаций на тему «COVID-19 и международное право», ещё «в середине февраля 2020 года 47 стран закрыли свои границы, отказав во въезде лицам, которые прибывали из Китая или пролетали через него транзитом. В связи с этим высказывается мнение, что такими действиями государства проигнорировали рекомендации ВОЗ

Мы говорили о допуске в порты. У иностранных судов нет и права свободно покидать их. Как отмечается в решении Трибунала по делу *Норстар*, толкование права на свободу судоходства как включающего право покидать порт (как это делала в деле Панама, ссылаясь на свободу судоходства) было бы несовместимо с режимом внутренних вод⁶⁹.

Конвенция и уголовная и гражданская юрисдикция в территориальном море и внутренних водах

Чтобы попасть во внутренние воды другого государства, судно должно пройти через его территориальное море, если оно установлено. Поэтому сначала о юрисдикции прибрежного государства в территориальном море. Как мы уже говорили, будучи производной от суверенитета прибрежного государства, она ограничена прежде всего правом мирного прохода, а также иными применимыми нормами международного права⁷⁰. (Ограничение, связанное с мирным проходом, касается только воды. В воздушном пространстве над территориальным морем

о запрете подобных ограничений. Однако отмечается, что статья 43 ММСП оставляет государствам пространство для действий, выходящих за рамки рекомендованных ВОЗ и направленных на достижение тех же или более высоких уровней охраны здоровья. Тем не менее применение государствами подобных мер должно быть основано на научных доказательствах, уровень достаточности которых не определяется в ММСП. С целью более полного понимания того, как ММСП регулирует вопросы закрытия границ, предлагается рассматривать их положения в свете Соглашения о санитарных и фитосанитарных мерах ВТО, которое подтверждает тезис о возможности закрытия государствами своих границ при возникновении глобальных чрезвычайных ситуаций в области общественного здравоохранения». COVID-19 и международное право. Обзор публикаций. Выпуск 3, 2 июля 2020, п. 11, сноски опущены — https://iclr.ru/storage/publication_pdf/ICLRC_COVID-19-and-International-Law_%D0%B2%D1%8B%D0%BF%D1%83%D1%81%D0%BA%203-RUS_1649174831.pdf.

⁶⁹ *“Norstar” (Panama v. Italy)*, p. 10, para. 221.

⁷⁰ *Barnes R. A. Op. cit. Article 2, mn 2; Maritime Crime: A Manual for Criminal Justice Practitioners*, p. 30.

и на дне под ним такого права, аналогичного праву мирного прохода, нет⁷¹.)

Часто можно увидеть утверждение о том, что Конвенция содержит неисчерпывающий набор ограничений суверенитета государства в территориальном море (поскольку упомянутое положение статьи 2 отсылает к иным нормам международного права)⁷². Одним из ограничений возможности осуществления обеспечительной юрисдикции государством на своей территории, т. е. и в территориальном море, является иммунитет иностранного государства, его военных кораблей, в частности. Такой иммунитет есть по обычным нормам международного права, отражённым в Конвенции (статья 32).

В деле *О Южно-Китайском море* арбитраж пришёл к выводу о наличии у филиппинских рыболовов т. н. приобретённых прав (“vested rights”) традиционного рыболовства в водах, которые стали территориальным морем Китая (т. е. хотя по общему правилу иностранное рыболовство может осуществляться в территориальном море только с согласия прибрежного

⁷¹ *Barnes R. A. Op. cit.* Article 2, mn 3.

⁷² *Ibid.*, mn 22'. См., например, комментарий КМП к проектам статей, касающихся морского права: “Some of the limitations imposed by international law on the exercise of sovereignty in the territorial sea are set forth in the present articles which cannot, however, be regarded as exhaustive. Incidents in the territorial sea raising legal questions are also governed by the general rules of international law, and these cannot be specially codified in the present draft for the purposes of their application to the territorial sea. That is why ‘other rules of international law’ are mentioned in addition to the provisions contained in the present articles”. Articles concerning the Law of the Sea with commentaries, 1956, p. 265. “The right of innocent passage is a limitation on the exercise of a coastal State’s jurisdiction in its territorial sea. This right is available to all ships, including warships and other State vessels. Innocent passage represents a trade-off between the coastal State’s interests in its territorial sea (including matters such as fishing, security, pollution and so on) and the need to facilitate efficient international maritime trade and navigation by ensuring that the coastal State does not hamper continuous and expeditious transit through its territorial sea by vessels from other States. There is, however, no right of overflight for aircraft in the territorial sea”. *Maritime Crime: A Manual for Criminal Justice Practitioners*, p. 30.

государства, в случае приобретённых прав на такое традиционное рыболовство согласия прибрежного государства не требуется)⁷³.

Как и любые ограничения суверенитета государства, такие ограничения не могут легко презюмироваться.

Вернёмся, однако, к мирному проходу. Во-первых, согласно статье 18, он должен быть непрерывным и быстрым. Останавливаться можно только постольку, поскольку это связано с обычным плаванием или необходимо вследствие непреодолимой силы или бедствия, или с целью оказания помощи тем, кто находится в опасности или терпит бедствие. Во-вторых, статья 19 указывает, какой проход является мирным (если им не нарушается мир, добрый порядок или безопасность прибрежного государства) и какой считается нарушающим мир, добрый порядок или безопасность прибрежного государства и, соответственно, не мирным. В-третьих, согласно статье 19, он должен совершаться в соответствии с Конвенцией и другими нормами международного права (т. е. в этом смысле — так же, как и суверенитет и юрисдикция прибрежного государства).

Обозначу пару вопросов: например, является ли исчерпывающим перечень действий, приведённый в статье 19(2), т. е. действий, в случае совершения которых проход иностранного судна не считается нарушающим мир, добрый порядок или безопасность прибрежного государства, т. е. не считается мирным? Является ли мирным проход, в котором соблюдаются положения статьи 19(2), но в ходе которого нарушается законодательство прибрежного государства?⁷⁴

Когда проход не является мирным, или непрерывным или быстрым, не соответствует нормам международного

⁷³ The South China Sea Arbitration (*the Republic of the Philippines v. People's Republic of China*), para. 809.

⁷⁴ Barnes R. A. Op. cit. Article 19, mn 12.

права, прибрежное государство обладает юрисдикцией для обеспечения соответствия прохода применимым нормам права, для наказания за нарушения применимых норм. Осуществляется ли обеспечительная юрисдикция на практике, другой вопрос. Полагаю, здесь многое зависит от того, какую форму мирного прохода реализует судно: для целей захода во внутренние воды (выхода из них) или для пересечения территориального моря без захода во внутренние воды. И, конечно, от степени/тяжести несоблюдения условий прохода. Кроме того, осуществление обеспечительной юрисдикции зависит от того, является ли судно торговым или военным. В последнем случае корабль обладает иммунитетом от юрисдикции прибрежного государства. Всё, что может прибрежное государство сделать в рамках или с точки зрения международного морского права с иностранным военным кораблём, нарушающим порядок мирного прохода, — потребовать от него соблюдения правил, а если это требование не соблюдается, потребовать покинуть территориальное море (см. статью 30 Конвенции 1982 года; возможно, вам сейчас вспоминается ситуация с неудавшимся проходом украинских военных судов через Керченский пролив). Применение силы прибрежным государством в отношении не выполняющего эти требования иностранного военного корабля регулируется нормами международного права, касающимися применения силы и проч.

Как отмечается в Комментарий Прёльса со ссылкой на решение по делу *Лотус*, в случае неопределённости относительно пределов права прибрежного государства контролировать деятельность в территориальном море статья 2 Конвенции будет релевантна, поскольку общее международное право содержит презумпцию против ограничений суверенитета государств. Это возлагает на государство флага бремя доказывания того, что международное право ограничивает остаточные, т. е. не предусмотренные прямо Конвенцией,

полномочия прибрежного государства контролировать ту или иную деятельность⁷⁵.

В силу суверенитета над территориальным морем прибрежное государство обладает в отношении него предписательной юрисдикцией. Конвенция в ряде случаев прямо указывает, какие законы и правила прибрежное государство имеет право принимать применительно к территориальному морю, в частности, для регулирования мирного прохода. Во время переговоров по проекту её статьи 21, которая так и называется «Законы и правила прибрежного государства, относящиеся к мирному проходу»⁷⁶,

⁷⁵ *Barnes R. A. Op. cit.* Article 2, mn 2.

⁷⁶ «Статья 21

ЗАКОНЫ И ПРАВИЛА ПРИБРЕЖНОГО ГОСУДАРСТВА, ОТНОСЯЩИЕСЯ К МИРНОМУ ПРОХОДУ

1. Прибрежное государство может принимать в соответствии с положениями настоящей Конвенции и другими нормами международного права законы и правила, относящиеся к мирному проходу через территориальное море, в отношении всех нижеследующих вопросов или некоторых из них:

- a) безопасности судоходства и регулирования движения судов;
- b) защиты навигационных средств и оборудования, а также других сооружений или установок;
- c) защиты кабелей и трубопроводов;
- d) сохранения живых ресурсов моря;
- e) предотвращения нарушения рыболовных законов и правил прибрежного государства;
- f) сохранения окружающей среды прибрежного государства и предотвращения, сокращения и сохранения под контролем её загрязнения;
- g) морских научных исследований и гидрографических съёмок;
- h) предотвращения нарушения таможенных, фискальных, иммиграционных или санитарных законов и правил прибрежного государства.

2. Такие законы и правила не относятся к проектированию, конструкции, комплектованию экипажа или оборудованию иностранных судов, если только они не вводят в действие общепринятые международные нормы и стандарты.

3. Прибрежное государство должным образом публикует все такие законы и правила.

4. Иностранные суда, осуществляя право мирного прохода через территориальное море, соблюдают все такие законы и правила и все общепринятые международные правила, касающиеся предотвращения столкновения в море».

имелось в виду сделать перечень вопросов, по которым прибрежное государство может принимать соответствующие акты в отношении мирного прохода иностранных судов, исчерпывающим⁷⁷. Возникает вопрос, является ли он таковым⁷⁸. Отмечу и то, что статья 21 касается именно актов, относящихся к мирному проходу, а не к территориальному морю в целом и не к деятельности, не относящейся к мирному проходу. Предписательная юрисдикция прибрежного государства в этой последней части статьёй 21 не ограничена⁷⁹.

Статья 21 связана с другими положениями Конвенции 1982 года, в частности, со статьёй 22⁸⁰. Статья 21, например,

⁷⁷ *Barnes R. A. Op. cit.* Article 21, mn 5.

⁷⁸ “[S]ome doubt remains as to the precise scope of this provision [Article 21 — PK]. Despite the categorical list of prescriptive matters, Churchill and Lowe note that the existence of general enforcement jurisdiction presupposes the existence of a general legislative jurisdiction” (footnote omitted). *Ibid.*, mn 7. См. также *Churchill R., Lowe V. The Law of the Sea*, 3rd edition, 1999, p. 95.

⁷⁹ *Barnes R. A. Op. cit.* Article 21, mn 7.

⁸⁰ «Статья 22

МОРСКИЕ КОРИДОРЫ И СХЕМЫ РАЗДЕЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЯ В ТЕРРИТОРИАЛЬНОМ МОРЕ

1. Прибрежное государство в случае необходимости и с учётом безопасности судоходства может потребовать от иностранных судов, осуществляющих право мирного прохода через его территориальное море, пользоваться такими морскими коридорами и схемами разделения движения, которые оно может установить или предписать для регулирования прохода судов.

2. В частности, в отношении танкеров, судов с ядерными двигателями и судов, перевозящих ядерные и другие опасные или ядовитые по своей природе вещества или материалы, может быть выдвинуто требование следовать по таким морским коридорам.

3. Устанавливая морские коридоры и предписывая схемы разделения движения в соответствии с настоящей статьёй, прибрежное государство принимает во внимание:

- a) рекомендации компетентной международной организации;
- b) любые пути, которые обычно используются для международного судоходства;
- c) особые характеристики конкретных судов и путей; и
- d) интенсивность движения судов.

4. Прибрежное государство ясно указывает такие морские коридоры и схемы разделения движения на морских картах, которые должным образом опубликовываются».

отражает право прибрежного государства принимать законы и правила по вопросам безопасности судоходства и регулирования движения судов в его территориальном море. Согласно статье 22, в частности, прибрежное государство в случае необходимости и с учётом безопасности судоходства может потребовать от иностранных судов, осуществляющих право мирного прохода через его территориальное море, пользоваться такими морскими коридорами и схемами разделения движения, которые оно может установить или предписать для регулирования прохода судов.

Судя по тексту статьи 22, морские коридоры и схемы разделения судов могут устанавливаться в территориальном море только в случае необходимости и с учётом безопасности судоходства. В доктрине, со ссылкой на практику государств, другие положения Конвенции 1982 года, резолюции Международной морской организации (ИМО), высказывается мнение, что вводить такие коридоры и схемы можно и в целях защиты морской среды⁸¹. Вопрос: может ли прибрежное государство делать это и в целях обеспечения своей безопасности? статья 25 разрешает государству «временно приостанавливать в определённых районах своего территориального моря осуществление права мирного прохода иностранных судов, если такое приостановление существенно важно для охраны его безопасности». Если можно вообще приостановить осуществление права мирного прохода в целях охраны безопасности, то нельзя ли сделать меньшее — установить то, по каким коридорам и схемам можно проходить через территориальное море?

В соответствии со статьёй 21 государство вправе принимать правила, касающиеся безопасности судоходства и сохранения окружающей среды прибрежного государства и предотвращения, сокращения и сохранения под контролем

⁸¹ *Barnes R. A. Op. cit. Article 22, mn 7.*

её загрязнения при осуществлении мирного прохода. Для обеспечения безопасности судоходства и обеспечения защиты окружающей среды суда, осуществляющие мирный проход, должны быть, в частности, надлежащим образом оборудованы. Из статьи 21 следует, что прибрежное государство не может делать предписания, относящиеся к проектированию, конструкции, комплектованию экипажа или оборудованию иностранных судов, если только они не вводят в действие общепринятые международные нормы и стандарты. Какие именно нормы и стандарты являются общепринятыми?⁸² Правила, содержащиеся в международном договоре с широким числом участников, среди которых ведущие морские государства, таком, например, как Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года (более 160 участников)⁸³, прямо «просят», чтобы их считали общепринятыми. Но есть, например, стандарты, содержащиеся в юридически необязательных резолюциях ИМО. Можно ли считать общепринятыми их?⁸⁴

Ограничения предписательной юрисдикции, помимо уже упомянутых, отражены в статье 24 Конвенции⁸⁵. Она

⁸² *Barnes R. A. Op. cit.* Article 21, mn 20.

⁸³ Текст Конвенции: <https://docs.cntd.ru/document/901765675>.

⁸⁴ О понятии «общепринятые международные нормы и стандарты», «общепринятые международные правила», используемом в Конвенции, в частности, в статье 21, см., например, International law association, London Conference (2000), Committee on coastal state jurisdiction relating to marine pollution, Final Report, pp. 31 ff.

⁸⁵ «Статья 24

Обязанности прибрежного государства

1. Прибрежное государство не должно препятствовать мирному проходу иностранных судов через территориальное море, за исключением случаев, когда оно действует так в соответствии с настоящей Конвенцией. В частности, при применении настоящей Конвенции или любых законов или правил, принятых в соответствии с настоящей Конвенцией, прибрежное государство не должно:

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

подтверждает, что за исключением случаев, предусмотренных Конвенцией, прибрежное государство не должно принимать такие законы и правила, которые препятствуют мирному проходу, в частности такие, которые лишают иностранные суда права мирного прохода или дискриминируют другие государства в том, что касается мирного прохода.

Если государство запрещает мирный проход судов какого-либо государства, то появляются основания для постановки вопроса о дискриминации и, соответственно, о нарушении статьи 24. Возникает вопрос: можно ли ограничить или приостановить мирный проход иностранного государства в ответ на нарушение им международного права?

Прибрежное государство может обеспечивать имплементацию установленных им в соответствии с Конвенцией и другими применимыми нормами международного права предписаний в отношении мирного прохода и территориального моря в целом. (Понятно, что они должны быть надлежащим образом опубликованы.)

Статья 25 Конвенции 1982 года в общем плане описывает, что прибрежное государство может делать в своём территориальном море для недопущения прохода, не являющегося мирным, т. е. прохода, которым нарушается мир, добрый порядок или безопасность прибрежного государства. Это могут быть как меры, устанавливающие определённые правила, так и меры правоприменительного, обеспечительного характера. Из предписательных мер выделяю упомянутое право временно приостанавливать право мирного прохода через определённые районы территориального моря.

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.

2. Прибрежное государство надлежащим образом объявляет о любой известной ему опасности для судоходства в его территориальном море».

Основания для такого приостановления, согласно статье 25, вроде бы ограничены — приостановление должно быть существенно важно для охраны безопасности прибрежного государства. В то же время, это основание не сводится только к военной безопасности. Сейчас, например, нередки случаи приостановления в связи с массовой перевозкой мигрантов или в связи с пандемией. Кроме того, приостановление, как следует из самого этого термина, должно быть временным. Однако продолжительность «временности» — вопрос открытый⁸⁶.

Юрисдикция на борту судов

Суда в иностранном территориальном море остаются под юрисдикцией государства флага. Однако их нахождение в водах под суверенитетом иностранного прибрежного государства накладывает ограничения на юрисдикцию государства флага⁸⁷.

Прибрежное государство обладает уголовной, административной и гражданской юрисдикцией в территориальном море. Конвенция специально регулирует вопросы осуществления прибрежным государством уголовной и гражданской юрисдикции на борту проходящих через территориальное море иностранных судов.

Текст статьи 27⁸⁸ отражает закреплённый ещё в Конвенции о территориальном море и прилежащей зоне 1958 г. компромисс

⁸⁶ “In practice this period of time [of suspension] should be coterminous with the related security threat”. *Barnes R. A. Op. cit.* Article 25, mn 14.

⁸⁷ “Ships entering the territorial sea of a foreign State remain under the jurisdiction of the flag State. Nevertheless, the fact that they are in waters under the sovereignty of another State imposes some limitation on the exclusive jurisdiction of the flag State. Such ships must comply with the laws and regulations enacted by the coastal State in conformity with the present rules and other rules of international law and, in particular, with the laws and regulations relating to transport and navigation”. *Articles concerning the Law of the Sea with commentaries*, 1956, p. 274.

⁸⁸ «Подраздел В. Правила, применяемые к торговым судам, эксплуатируемым в коммерческих целях

между двумя разными подходами. Основные страны общего права — США, Великобритания — полагали, что суверенитет в территориальном море предполагает уголовную юрисдикцию прибрежного государства в отношении происходящего на борту судов, проходящих через территориальное море, и прибрежное государство может не осуществлять её в каких-то случаях, руководствуясь международной вежливостью. Страны

Статья 27

Уголовная юрисдикция на борту иностранного судна

1. Уголовная юрисдикция прибрежного государства не должна осуществляться на борту иностранного судна, проходящего через территориальное море, для ареста какого-либо лица или производства расследования в связи с любым преступлением, совершённым 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;
- с) если капитан судна, дипломатический агент или консульское должностное лицо государства флага обратится к местным властям с просьбой об оказании помощи; или
- д) если такие меры необходимы для пресечения незаконной торговли наркотическими средствами или психотропными веществами.

2. 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.

3. В случаях, указанных в пунктах 1 и 2, прибрежное государство по просьбе капитана уведомляет дипломатического агента или консульское должностное лицо государства флага до принятия каких-либо мер и способствует установлению контакта между указанным агентом или должностным лицом и экипажем судна. В случаях крайней срочности это уведомление может быть сделано в то время, когда принимаются указанные меры.

4. Решая вопрос о том, следует ли вообще и каким образом произвести арест, местные власти учитывают должным образом интересы судоходства.

5. За исключением случаев, предусмотренных в Части XII, или в отношении нарушений законов и правил, принятых в соответствии с Частью V, 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, совершённого до входа судна в территориальное море, если судно, следуя из иностранного порта, ограничивается проходом через территориальное море, не заходя во внутренние воды».

континентального права полагали, что прибрежное государство может осуществлять обеспечительную юрисдикцию только для имплементации определённых норм уголовного права.

В статье 19 Конвенции 1958 года говорится, что “[t]he criminal jurisdiction of the coastal State should not be exercised on board the foreign ship passing through the territorial sea...”. Я привожу английский текст, так как русский, увы, не отражает намерений сторон договора. В нём говорится, что уголовная юрисдикция прибрежного государства «не осуществляется на борту иностранного судна». Такая модальность соответствует английскому “shall not be exercised” и используется для передачи юридического обязательства. Между тем, здесь его нет, и именно в этом был смысл компромисса.

Статья 27 Конвенции 1982 года на английском языке (французский — “ne devrait pas”, то есть сослагательное наклонение) повторила формулу Конвенции 1958 г. “should not exercise”. Использование “should” обычно не свидетельствует об обязательстве. В данном случае — о том, что прибрежное государство не обязано не осуществлять уголовную юрисдикцию на борту иностранного судна. Государству только предлагается не делать этого. Русский текст статьи 27 Конвенции 1982 года отличается от русского текста статьи 19 Конвенции 1958 г. Вместо «юрисдикция прибрежного государства не осуществляется» говорится «юрисдикция прибрежного государства не должна осуществляться». Но это выглядит как обязательство не осуществлять юрисдикцию. Лучше было бы указать, что «прибрежному государству не следует осуществлять уголовную юрисдикцию». Это отражало бы необязательный характер данного положения, которое, как отмечается комментаторами, соответствует лежащему в основе юрисдикции прибрежного государства в территориальном море суверенитету и в то же время учитывает интересы судоходства⁸⁹.

⁸⁹ Barnes R. A. Op. cit. Article 27, mn 6.

В российском Законе «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне» 1998 г. уголовная юрисдикция на борту иностранного судна, пересекающего территориальное море России, ограничена в соответствии с русским текстом Конвенции 1958 г.: «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, совершённым на борту иностранного судна во время его прохода, за исключением следующих случаев...»⁹⁰. На мой взгляд, это большее самоограничение, чем того требует международное право.

В статье 27 Конвенции 1982 года перечислены случаи, когда прибрежное государство осуществляет уголовную юрисдикцию на борту иностранного судна, пересекающего его территориальное море: «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; или г) если такие меры необходимы для пресечения незаконной торговли наркотическими средствами или психотропными веществами». В этих случаях, соответственно, прибрежное государство может осуществлять правоприменительные действия на борту иностранного судна, не спрашивая согласия государства флага.

Является ли этот перечень исчерпывающим? С одной стороны, во вводной части к перечню этих случаев Конвенция говорит «за исключением следующих случаев». Это — в пользу

⁹⁰ Федеральный закон от 31 июля 1998 г. № 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации», ст. 17(1) — <https://docs.cntd.ru/document/901714424>.

исчерпывающего характера. С другой, — само положение носит не обязывающий характер.

Российский закон о внутренних водах, территориальном море и прилежащей зоне, например, дополнил этот перечень: «...а также для пресечения других уголовных преступлений международного характера, предусмотренных международными договорами Российской Федерации»⁹¹.

Очевидно также, что другие или отличные основания осуществления прибрежным государством уголовной юрисдикции на борту иностранного судна могут быть предусмотрены сторонами в договорах между ними⁹².

До сих пор мы смотрели только на ситуацию осуществления или не осуществления уголовной юрисдикции прибрежным государством в случае совершения преступления на борту судна во время пересечения им территориального моря, не связанного с заходом во внутренние воды.

⁹¹ Там же.

⁹² См., например, Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Болгарии о морском торговом судоходстве 1995 г.:

«Статья 16

...

2. Компетентные органы одной Договаривающейся Стороны не осуществляют уголовную юрисдикцию в отношении преступления, совершённого на борту судна другой Договаривающейся Стороны, проходящего через территориальные воды первой Договаривающейся Стороны, за исключением случаев:

- а) если преступление влечёт за собой нарушение спокойствия или порядка в её территориальных водах;
- б) если последствия преступления распространяются на территорию государства, в котором находится судно;
- в) если пресекается незаконная торговля наркотическими, психотропными и радиоактивными веществами;
- г) если имеется согласие компетентного дипломатического и консульского должностного лица государства флага судна;
- д) если преступление совершено против мира и человечества» — <http://docs.cntd.ru/document/901930087>.

Согласно статье 27, прибрежное государство вправе принимать меры для ареста или расследования на борту иностранного судна, проходящего через территориальное море после выхода из внутренних вод. То есть можно арестовать подозреваемого в совершении преступления в порту, на суше или в порту этого государства. Думается, можно также арестовать лицо, которое подозревается в совершении деяния, преступного по праву данного государства, независимо от места его совершения, например, если оно было совершено в другом государстве.

В обеих этих ситуациях, решая вопрос о том, следует ли вообще и каким образом произвести арест, местные власти учитывают должным образом интересы судоходства (пункт 4 ст. 27), то есть, прежде всего, интересы государства флага, но, возможно, и других акторов, например, получателей груза. В любом случае при оценке правомерности осуществления юрисдикции на основании статьи 27 Конвенции 1982 года, как, впрочем, и в других случаях реализации прав и выполнения обязанностей по Конвенции 1982 года, должны учитываться и положения статьи 300, в соответствии с которой, в частности, права и юрисдикция должны осуществляться добросовестно⁹⁵.

Ещё одна ситуация — преступление совершено на борту судна до захода судна в территориальное море. В таком случае, согласно статье 27 (пункт 5) Конвенции 1982 года, прибрежное государство не может осуществлять обеспечительную юрисдикцию на борту судна в своём территориальном море. Остаётся лишь рассчитывать, что судно зайдёт во внутренние воды.

⁹⁵ «Статья 300

ДОБРОСОВЕСТНОСТЬ И НЕЗЛУОПОТРЕБЛЕНИЕ ПРАВАМИ

Государства-участники добросовестно выполняют принятые на себя по настоящей Конвенции обязательства и осуществляют права и юрисдикцию и пользуются свободами, признанными в настоящей Конвенции, таким образом, чтобы не допускать злоупотребления правами».

В комментарии к Конвенции упоминаются два дела — дело *Судна Руби* в Кассационном суде Франции 1995 г. и дело *Соединённые Штаты против Постал* 1979 г. — как примеры того, что прибрежное государство осуществляло юрисдикцию в отношении преступлений, совершённых до захода судна в территориальное море⁹⁴.

Суть дела *Руби* такова. В 1992 г. экипаж контейнеровоза «Руби» под флагом Багамских островов обнаружил на борту восемь неизвестно как оказавшихся там «пассажиров» и убил их, пока судно находилось в открытом море. Таких лиц на самом деле было девять. Девятого не нашли, он сдался французским властям и рассказал о произошедшем. Капитана и других членов экипажа судили во Франции. Защита настаивала на том, что Франция не обладает юрисдикцией, поскольку преступление произошло в открытом море, ни судно, ни лица, совершившие преступление, ни жертвы не имели французского гражданства (лица) и национальности (судно).

Несмотря на эти доводы, французские суды посчитали, что обладают юрисдикцией и что к произошедшему, соответственно, применимо право Франции. В решении Конституционного суда, в частности, отмечалось, что преступные деяния, начавшись в открытом море, продолжались в территориальном море Франции (преступники продолжали искать беглеца, который не являлся членом экипажа, чтобы убить и его) и что произошедшее в открытом море было тесно связано с тем, что произошло в территориальном море, и поэтому подпадает под юрисдикцию французских судов. Кроме того, суд посчитал, что содеянное подпадает под определение деяний, являющихся предметом Конвенции ООН о запрещении пыток 1984 г., в которой Франция участвует⁹⁵. Важно иметь в виду, что Франция

⁹⁴ *Barnes R. A. Op. cit.* Article 27, mn 21.

⁹⁵ Cour de Cassation, Chambre criminelle, du 3 mai 1995, 95–80.725 — <https://beta.legifrance.gouv.fr/juri/id/JURITEXT000007067958>.

в 1995 г. не участвовала ни в Конвенции 1958 г., ни в Конвенции 1982 года, и что из решения не следует, что обеспечительная юрисдикция осуществлялась Францией в территориальном море. По крайней мере, в кратком изложении судом аргументов защиты я не увидел упоминания о том, что защита оспаривала правомерность такого рода мер в территориальном море. Зато известно, что судно пришло во французский порт. Поэтому не ясно, имеет ли данный пример какое-то отношение к вопросу о том, вправе ли прибрежное государство применять обеспечительную юрисдикцию на борту судна, проходящего транзитом через его территориальное море без захода во внутренние воды, в связи с преступлением, совершённым за пределами территориального моря.

Дело *Соединённые Штаты против Постал*. В данном деле центральным был вопрос о том, может ли суд США осуществлять юрисдикцию в отношении лиц, арестованных на борту иностранного судна, задержанного за пределами территориального моря США. Американский суд решил, что обладает юрисдикцией, несмотря на то, что задержание судна нарушило международное право (статью 6 Конвенции об открытом 1958 г.)⁹⁶. Речь шла о гражданах Австралии, подозреваемых в заговоре с целью ввоза марихуаны в США и её распространения. Когда судно «Ла Роза» задерживали за пределами территориального моря, на нём сначала не было флага, а затем появился флаг Каймановых островов. Судно, по словам его капитана Постала, следовало в Белиз с Багамских островов, то есть выходило из внутренних вод США и не намеривалось в них заходить. Это дело интересно во многих отношениях в контексте нашей темы, но к осуществлению обеспечительной юрисдикции в территориальном море оно отношения, на мой взгляд, не имеет.

⁹⁶ *United States v. Postal*, 589 F.2d 862 (5th Cir. 1979), Decided Feb 15, 1979 — <https://casetext.com/case/us-v-postal>.

Статья 27 не совсем лишает прибрежное государство права осуществлять обеспечительную юрисдикцию в отношении судов, проходящих транзитом через территориальное море, в связи с преступлениями, совершёнными за пределами территориального моря. Пункт 5 делает исключение для обеспечительной юрисдикции в отношении преступлений экологического характера (Часть XII Конвенции) и преступлений в ИЭЗ (Часть V).

В любом случае статья 27, по идее, ограничивает обеспечительную, но не предписательную уголовную юрисдикцию прибрежного государства. С согласия и тем более по просьбе государства флага прибрежное государство вправе осуществлять обеспечительную юрисдикцию в территориальном море и в тех случаях, когда, согласно статье 27, оно не может этого делать, например, если преступление совершено за пределами территориального моря, а судно пересекает его без захода во внутренние воды. Капитан должен доложить государству флага о преступлении, совершённом на борту судна или с использованием судна; государство флага может быть иным образом уведомлено о преступлении, и далеко не всегда должно, хочет или может ждать, пока у него самого будет возможность осуществить необходимые действия. Поэтому взаимодействие с прибрежным государством в целях осуществления правосудия отнюдь не гипотетическая ситуация. В то же время интересный вопрос — может ли рассматриваться как нарушение статьи 27 принятие, например, закона, предписывающего, скажем, береговой охране производить аресты на борту судов, проходящих транзитом через территориальное море, лиц, подозреваемых в совершении преступления за пределами территориального моря.

В целом, если при мирном проходе преступления и их последствия «не выходят за пределы судна, включая его экипаж»,

приоритет юрисдикции за государством флага, которая носит экстерриториальный характер, следуя за судном повсеместно. Но это не исключает территориальной юрисдикции прибрежного государства. Если преступление и его последствия «выплёскиваются» за пределы судна, то территориальная юрисдикция прибрежного государства становится приоритетной, хотя и юрисдикция государства флага не исключается. Кроме того, с точки зрения международного права возможно осуществление уголовной юрисдикции другими государствами: государством, гражданином которого является преступник; государством, гражданином которого является жертва; и т. д.

Территориальное море — часть территории государства, и это предполагает полный объём предписательной юрисдикции. Вместе с тем есть одно принципиальное ограничение — право мирного прохода. Предписательная юрисдикция не может осуществляться таким образом, чтобы лишить иностранные государства права мирного прохода. Обеспечительная юрисдикция прибрежного государства ограничена Конвенцией в большей степени, чем предписательная.

Осуществление гражданской юрисдикции в отношении иностранных судов в проходе через территориальное море регулируется Конвенцией 1982 года по аналогии с регулированием уголовной юрисдикции⁹⁷. При этом посвящённая ей статья 28 Конвенции делит гражданскую юрисдикцию прибрежного государства на юрисдикцию

⁹⁷ Статья 28 Конвенции 1982 года мало отличается от аналогичной статьи Конвенции о территориальном море и прилежащей зоне 1958 г. КМП в комментарии к проекту статьи, касающейся гражданской юрисдикции, которая легла в основу статьи 20 Конвенции 1958 г., отметила, что при формулировании этой статьи следовала правилу, аналогичному тому, которое она приняла в отношении осуществления уголовной юрисдикции. ("The Commission followed a rule analogous to that adopted for the exercise of criminal jurisdiction".) Articles concerning the Law of the Sea with commentaries, p. 275.

в отношении лиц на борту и в отношении самих судов⁹⁸. Не буду подробно останавливаться на ней.

Важно, что, как отмечала Комиссия международного права в комментарии к своему проекту статьи, касающейся гражданской юрисдикции, а статья 28 мало чем от неё отличается, эта статья не ставит своей целью дать общее решение конфликта юрисдикций между прибрежным государством и государством флага. Вопросы такого рода решаются в соответствии с общими принципами международного частного права и международными договорами, касающимися вопросов частного морского права⁹⁹.

⁹⁸ «Статья 28

ГРАЖДАНСКАЯ ЮРИСДИКЦИЯ В ОТНОШЕНИИ ИНОСТРАННЫХ СУДОВ

1. Прибрежное государство не должно [в англ. тексте — “should not” — РК] останавливать проходящее через территориальное море иностранное судно или изменять его курс с целью осуществления гражданской юрисдикции в отношении лица, находящегося на борту судна.

2. Прибрежное государство может применять в отношении такого судна меры взыскания или арест по любому гражданскому делу только по обязательствам или в силу ответственности, принятой или навлечённой на себя этим судном во время или для прохода его через воды прибрежного государства.

3. Пункт 2 не затрагивает права прибрежного государства применять в соответствии со своими законами меры взыскания или арест по гражданскому делу в отношении иностранного судна, находящегося на стоянке в территориальном море или проходящего через территориальное море после выхода из внутренних вод».

⁹⁹ “The Article does not attempt to provide a general solution for conflicts of jurisdiction under private law between the coastal State and the flag State. Questions of this kind will have to be settled in accordance with the general principles of private international law and cannot be dealt with by the Commission in this report. Hence, questions of competence with regard to liability under civil law for collisions in the territorial sea are not covered by this article”. Articles concerning the Law of the Sea with commentaries, 1956, pp. 275–276. Как отмечается в комментарии к статье 28 Конвенции 1982 года, “[m]ore precise questions of jurisdiction over civil matters, for example cargo claims occurring on board ships, tort arising from collisions, towage, and salvage actions, are governed under rules of private international law. These will determine the appropriate forum and law for the resolution of a private law dispute”. *Barnes R. A. Op. cit.* Article 28, mn 2.

Соотношение статьи 28 Конвенции с положениями международных договоров в области частного морского права регулируется прежде всего статьёй 311 Конвенции. Она, в частности, предусматривает, что Конвенция не изменяет прав и обязательств государств-участников, которые вытекают из других соглашений, совместимых с ней, и которые не затрагивают осуществления другими государствами-участниками своих прав и выполнения ими своих обязательств по ней.

Регулирует ли Конвенция правовой режим внутренних вод, осуществление в них юрисдикции прибрежным государством (как мы говорили, юрисдикция государства флага следует за судном всюду, т. е. и в иностранные внутренние воды)?

Об этом спорят, например, Украина и Россия в деле *О правах прибрежного государства в Чёрном море, Азовском море и Керченском проливе*, которое рассматривается сейчас арбитражным трибуналом. Россия, в частности, утверждает, что Азовское море и Керченский пролив являются внутренними водами двух государств, Конвенция не регулирует внутренние воды, и, следовательно, арбитраж не обладает юрисдикцией по рассмотрению спора в этой части (согласно Конвенции, по общему правилу, предусмотренные ей судебные или арбитражные органы рассмотрения споров могут рассматривать только споры, касающиеся её толкования или применения, а не любые споры по морскому праву). Украина не согласна с этим и считает, что в любом случае это вопрос не предварительного характера, а существа дела¹⁰⁰.

¹⁰⁰ PCA, In the matter of an arbitration concerning Coastal State Rights in the Black Sea, Sea of Azov, and Kerch Strait (*Ukraine v. the Russian Federation*), Award concerning the preliminary objections of the Russian Federation, 21 February 2020, paras. 199, 211, 269, 271, 273–274 — <https://pcacases.com/web/sendAttach/9272>. О том, что Конвенция не регулирует режим внутренних вод, говорила и Индия в деле *Энрика Лексие*. “*Enrica Lexie*” (*the Italian Republic v. the Republic of India*), para. 760.

В решении по юрисдикции в данном деле арбитраж отметил, что не полностью убеждён «довольно радикальным» тезисом России о том, что Конвенция не регулирует режим внутренних вод, и что поэтому рассматриваемый спор не касается её толкования или применения. Арбитраж отметил, что то, что составляет внутренние воды, регулируется Конвенцией; что статья 8(2) предусматривает право мирного прохода во внутренних водах там, где в результате проведения прямых исходных линий во внутренние воды включаются воды, которые ранее не были таковыми (это единственный случай, когда право мирного прохода есть во внутренних водах); что обязательство защищать и сохранять морскую окружающую среду, предусмотренное статьёй 192 Конвенции, применимо во всех морских пространствах, включая внутренние воды; что некоторые положения Части Конвенции, касающиеся территориального моря, например, определение военных кораблей в статье 29, также могут применяться во всех морских пространствах. Поэтому арбитраж не был склонен принять утверждение о том, что спор полностью находится за рамками Конвенции (и не подлежит его юрисдикции) просто потому, что лежащие в его основе события произошли во внутренних водах¹⁰¹.

Отмечу, что в Конвенции есть и некоторые другие положения, касающиеся прав и обязанностей государств, осуществления ими юрисдикции во внутренних водах. Например, касающиеся защиты морской среды¹⁰², включая конкретные положения,

¹⁰¹ In the matter of an arbitration concerning Coastal State Rights in the Black Sea, Sea of Azov, and Kerch Strait (*Ukraine v. the Russian Federation*), paras. 294–296.

¹⁰² “At the outset, the Tribunal notes that the obligations in Part XII apply to all States with respect to the marine environment in all maritime areas, both inside the national jurisdiction of States and beyond it”. The South China Sea Arbitration (*the Republic of the Philippines v. People’s Republic of China*), para. 940. “As Article 192 applies to all maritime areas, including those encompassed by exclusive economic zones, the flag State is under an obligation to ensure compliance by vessels flying its flag with the relevant conservation measures concerning living resources enacted

прямо касающиеся внутренних вод, — в частности, упомянутая статья 211(3), касающаяся условий для захода иностранных

by the coastal State for its exclusive economic zone because, as concluded by the Tribunal, they constitute an integral element in the protection and preservation of the marine environment”. Request for an Advisory Opinion submitted by the Sub-Regional Fisheries Commission, Advisory Opinion, 2 April 2015, ITLOS Reports 2015, p. 4, para. 120.

«Статья 1

Употребление терминов и сфера применения

1. Для целей настоящей Конвенции:

...

4) «загрязнение морской среды» означает 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...».

«ЧАСТЬ XII. ЗАЩИТА И СОХРАНЕНИЕ МОРСКОЙ СРЕДЫ

РАЗДЕЛ 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 192

Общее обязательство

Государства обязаны защищать и сохранять морскую среду.

Статья 193

Суверенное право государств разрабатывать свои природные ресурсы

Государства имеют суверенное право разрабатывать свои природные ресурсы в соответствии со своей политикой в области окружающей среды и в соответствии с их обязанностью защищать и сохранять морскую среду.

Статья 194

Меры по предотвращению, сокращению и сохранению под контролем загрязнения морской среды

1. Государства в соответствии со своими возможностями индивидуально или, в зависимости от обстоятельств, совместно принимают все совместимые с настоящей Конвенцией меры, которые необходимы для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды из любого источника, используя для этой цели наилучшие практически применимые средства, имеющиеся в их распоряжении, и стремятся согласовывать свою политику в этом отношении.

2. Государства принимают все меры, необходимые для обеспечения того, чтобы деятельность под их юрисдикцией или контролем осуществлялась таким образом, чтобы она не причиняла ущерба другим государствам и их морской среде путём загрязнения и чтобы загрязнение, являющееся результатом инцидентов или деятельности под их юрисдикцией или контролем, не распространялось за пределы района, где они осуществляют суверенные права в соответствии с настоящей Конвенцией.

3. Меры, принимаемые в соответствии с настоящей Частью, относятся ко всем источникам загрязнения морской среды. Эти меры включают, наряду с другими, меры, направленные 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 неё путём 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;

с) загрязнения от установок и устройств, используемых при разведке и разработке природных ресурсов морского дна и его недр, в частности, меры 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;

д) загрязнения от других установок и устройств, эксплуатируемых в морской среде, в частности, меры по предотвращению аварий и ликвидации чрезвычайных ситуаций, по обеспечению безопасности работ на море и по регламентации проектирования, конструкции, оборудования, комплектования персонала и эксплуатации таких установок или устройств.

4. При принятии мер по предотвращению, сокращению или сохранению под контролем загрязнения морской среды государства воздерживаются от неоправданного вмешательства в деятельность, проводимую другими государствами в осуществление своих прав и в порядке выполнения своих обязанностей в соответствии с настоящей Конвенцией.

5. Меры, принимаемые в соответствии с настоящей Частью, включают меры, необходимые для защиты и сохранения редких или уязвимых экосистем, а также естественной среды видов рыб и других форм морских организмов, запасы которых истощены, подвергаются угрозе или опасности.

Статья 195

Обязанность не переносить ущерб или опасность загрязнения и не превращать один вид загрязнения в другой

При принятии мер по предотвращению, сокращению и сохранению под контролем загрязнения морской среды государства действуют 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.

Статья 196

Использование технологии либо введение чуждых или новых видов организмов

1. Государства принимают все меры, необходимые для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды в результате такого использования технологии под их юрисдикцией или контролем либо такого преднамеренного или случайного введения видов

судов в порты или внутренние воды¹⁰³, статьи 218, 219 и 220,

организмов, чуждых или новых для какой-либо конкретной части морской среды, которые могут вызвать в ней значительные и вредные изменения.

2. Настоящая статья не затрагивает применения настоящей Конвенции в отношении предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды».

«Статья 206

Оценка потенциальных последствий деятельности

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 в порядке, предусмотренном в статье 205».

¹⁰³ «Статья 211 Загрязнение с судов

...3. 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, должным образом публикуют такие требования и сообщают их компетентной международной организации. В случаях, когда два или большее число прибрежных государств в стремлении согласовать свою политику устанавливают такие требования в идентичной форме, в сообщениях указывается, какие государства принимают участие в таких совместных договорённостях. Каждое государство требует, чтобы капитан судна, плавающего под его флагом или зарегистрированного в нём, когда судно находится в территориальном море государства, участвующего в таких совместных договорённостях, представлял по просьбе этого государства информацию о том, направляется ли судно в государство того же района, участвующее в таких совместных договорённостях, и в этом случае указывал, соблюдает ли судно установленные таким государством требования для захода в порт. Настоящая статья не затрагивает вопроса о непрерывном осуществлении судном своего права мирного прохода или применении пункта 2 статьи 25».

«Статья 212

Загрязнение из атмосферы или через неё

1. Государства принимают законы и правила по предотвращению, сокращению и сохранению под контролем загрязнения морской среды из атмосферы или через неё, применимые к воздушному пространству под их суверенитетом, к судам, плавающим под их флагом, и судам или летательным аппаратам, зарегистрированным в них, принимая во внимание согласованные в международном порядке нормы, стандарты и рекомендуемые практики и процедуры, а также безопасность воздушной навигации.

2. Государства принимают другие меры, которые могут быть необходимы для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем такого загрязнения».

касающиеся предотвращения загрязнения и обеспечения выполнения государствами порта правил в отношении загрязнения окружающей морской среды¹⁰⁴. Также видится

¹⁰⁴ «Статья 218 Обеспечение выполнения государствами порта

1. 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 за пределами внутренних вод, территориального моря или исключительной экономической зоны этого государства в нарушение применимых международных норм и стандартов, установленных через компетентную международную организацию или общую дипломатическую конференцию.

2. Никакое разбирательство в соответствии с пунктом 1 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.

3. Когда судно добровольно находится в порту или у прибрежного терминала какого-либо государства, это государство выполняет, насколько это практически осуществимо, просьбу любого государства о расследовании связанного со сбросом нарушения, упомянутого в пункте 1, которое, как можно предполагать, было совершено во внутренних водах, территориальном море или в исключительной экономической зоне государства, обращающегося с просьбой, или причинило или грозит причинить ущерб указанным пространствам. Оно также выполняет, насколько это практически осуществимо, просьбу государства флага о расследовании такого нарушения независимо от того, где нарушение совершено.

4. Материалы расследования, проведенного государством порта в соответствии с настоящей статьёй, передаются государству флага или прибрежному государству по их просьбе. Любое разбирательство, начатое государством порта на основании такого расследования, может при условии соблюдения Раздела 7 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.

Статья 219

Меры по предотвращению загрязнения, касающиеся годности судов для плавания

С соблюдением Раздела 7 государства, которые по запросу или по собственной инициативе установили, что судно, находящееся в одном из их портов или у одного из их прибрежных терминалов, нарушает применимые международные нормы и стандарты, касающиеся годности судов для плавания, и тем самым создаёт угрозу нанесения ущерба морской среде, принимают в той мере, в какой это практически осуществимо, административные меры, чтобы предотвратить выход данного судна в море. Такие государства могут разрешить данному судну лишь перейти на ближайшую подходящую судоремонтную верфь и после устранения причин нарушения немедленно разрешают судну продолжить свой путь.

Статья 220 Обеспечение выполнения прибрежными государствами

1. Когда судно добровольно находится в порту или у прибрежного терминала государства, это государство может с соблюдением Раздела 7 возбудить разбирательство в отношении любого нарушения принятых в соответствии с настоящей Конвенцией его законов и правил или применимых международных норм и стандартов по предотвращению, сокращению и сохранению под контролем загрязнения с судов, если такое нарушение совершено в территориальном море или исключительной экономической зоне этого государства.

2. Если имеются явные основания считать, что судно, совершающее плавание в территориальном море государства, во время прохода через него нарушило принятые в соответствии с настоящей Конвенцией законы и правила этого государства или применимые международные нормы и стандарты по предотвращению, сокращению и сохранению под контролем загрязнения с судов, это государство без ущерба для применения соответствующих положений Раздела 3 Части II может предпринять фактическую инспекцию судна по вопросам, касающимся такого нарушения, и может, когда это оправдано доказательствами, возбудить разбирательство, включая задержание судна, в соответствии со своими законами и с соблюдением Раздела 7.

3. Если имеются явные основания считать, что судно, совершающее плавание в исключительной экономической зоне или территориальном море государства, нарушило в исключительной экономической зоне применимые международные нормы и стандарты или соответствующие таким международным нормам и стандартам и вводящие их в действие законы и правила этого государства по предотвращению, сокращению и сохранению под контролем загрязнения морской среды с судов, это государство может потребовать у данного судна информацию, касающуюся названия судна и его порта приписки, его последнего и очередного портов захода и другую относящуюся к делу информацию, необходимую для того, чтобы установить, было ли совершено нарушение.

4. Государства принимают законы и правила и другие меры для того, чтобы суда, плавающие под их флагом, подчинялись требованиям о предоставлении информации согласно пункту 3.

5. Если имеются явные основания считать, что судно, совершающее плавание в исключительной экономической зоне или территориальном море

применимой во внутренних водах находящаяся в разделе

государства, совершило в исключительной экономической зоне нарушение, упомянутое в пункте 3, которое привело к большому сбросу, вызывающему значительное загрязнение или угрозу значительного загрязнения морской среды, это государство может предпринять фактическую инспекцию судна по вопросам, касающимся данного нарушения, если судно отказалось предоставить информацию или если информация, предоставленная судном, заведомо противоречит очевидным фактам и такая инспекция оправдана обстоятельствами дела.

6. Если имеются явные объективные доказательства того, что судно, совершающее плавание в исключительной экономической зоне или территориальном море государства, совершило в исключительной экономической зоне путём сброса нарушение, упомянутое в пункте 3, которое привело к тяжёлому ущербу или угрозе тяжёлого ущерба побережью или связанным с ним интересам прибрежного государства либо любым ресурсам его территориального моря или исключительной экономической зоны, то это государство может, с соблюдением Раздела 7 и при условии, что это оправдано доказательствами, возбудить разбирательство, включая задержание судна, в соответствии со своими законами.

7. Несмотря на положения пункта 6, в случаях, когда через компетентную международную организацию установлены или иным образом согласованы надлежащие процедуры, посредством которых обеспечивается соблюдение требований в отношении предоставления залога или другого подходящего финансового обеспечения, прибрежное государство, если оно связано такими процедурами, разрешает судну продолжать следовать своим курсом.

8. Положения пунктов 3, 4, 5, 6 и 7 применяются также в отношении законов и правил, принятых согласно пункту 6 статьи 211».

«Статья 221

Меры с целью избежать загрязнения, вызываемого морскими авариями

1. Ничто в настоящей Части не затрагивает право государств, в соответствии с международным правом, как обычным, так и договорным, принимать и обеспечивать выполнение мер за пределами территориального моря, соразмерных 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 или действий, связанных с такой аварией, которые, как можно разумно полагать, приведут к серьёзным вредным последствиям.

2. Для целей настоящей статьи «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.

Статья 222

Обеспечение выполнения в отношении загрязнения из атмосферы или через неё

В воздушном пространстве под их суверенитетом или в отношении судов, плавающих под их флагом, и судов или летательных аппаратов,

«Территориальное море» статья 32 об иммунитете военных кораблей и других государственных судов, эксплуатируемых в некоммерческих целях¹⁰⁵.

Полагаю, можно говорить о том, что Конвенция 1982 года в целом не устанавливает режим внутренних вод. (В этом отношении можно сравнить по объёму развёрнутые положения Конвенции, относящиеся к другим морским пространствам и закреплённые в её соответствующих Частях, с одной стороны, и отдельные немногочисленные положения, касающиеся внутренних вод, для которых в Конвенции нет специальной Части, — с другой.) Вместе с тем очевидно, что Конвенция регулирует отдельные аспекты правового режима внутренних вод.

Уголовная и гражданская юрисдикция во внутренних водах

Основным источником международного права, применимым к вопросам юрисдикции в этих морских пространствах, является обычное международное право. По идее, на находящееся во внутренних водах иностранного государства, т. е. в пределах той части его территории, где

зарегистрированных в них, государства обеспечивают выполнение своих законов и правил, принятых в соответствии с пунктом 1 статьи 212 и с другими положениями настоящей Конвенции, а также принимают законы и правила и другие меры, необходимые для осуществления установленных через компетентные международные организации или дипломатическую конференцию применимых международных норм и стандартов по предотвращению, сокращению и сохранению под контролем загрязнения морской среды из атмосферы или через неё в соответствии со всеми относящимися к этому международными нормами и стандартами, касающимися безопасности воздушной навигации».

¹⁰⁵ «Статья 32

За исключением случаев, предусмотренных в подразделе А и в статьях 30 и 31, ничто в настоящей Конвенции не затрагивает иммунитета военных кораблей и других государственных судов, эксплуатируемых в некоммерческих целях». См., например, *“ARA Libertad” (Argentina v. Ghana)*, Provisional Measures, Order of 15 December 2012, ITLOS Reports 2012, p. 332, paras. 46, 55, 64–65, 95.

нет не то что свободы судоходства, но даже и права мирного прохода, торговое судно по общему правилу полностью распространяется предписательная и исполнительная/обеспечительная юрисдикция государства порта, будь то уголовная, гражданская или административная. В то же время за судном повсюду следует юрисдикция государства флага. На практике прибрежное государство во многих случаях не пытается реализовать свои прерогативы в полном объёме, оставляя решение соответствующих вопросов за государством флага.

Обычно говорят о двух подходах государств к этому вопросу: согласно англо-американскому, судно подчинено полной юрисдикции прибрежного государства, которое может не осуществлять её, руководствуясь международной вежливостью; согласно французскому — прибрежное государство вообще не обладает юрисдикцией по вопросам, относящимся к т. н. внутренним делам судна (например, трудовые отношения экипажа)¹⁰⁶. Это похоже на упомянутые два подхода к юрисдикции в территориальном море.

В любом случае очевидно, что в отношении судна во внутренних водах есть параллельная юрисдикция государств — порта, флага, государства гражданства лица на борту судна и т. д. Но, думается, приоритет, по общему правилу, за государством порта, как за территориальным сувереном.

В России, например, вопрос о юрисдикции во внутренних водах урегулирован Законом «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации» 1998 г. Согласно его статье 6, на иностранные суда, находящихся на их борту пассажиров и членов экипажей «во время пребывания указанных судов в морских портах

¹⁰⁶ См., например, *Trümpler K. Op. cit. Article 8, mn 21.*

распространяется уголовная, гражданская и административная юрисдикция Российской Федерации»¹⁰⁷.

В то же время многое зависит от места совершения правонарушения.

Как отмечается в Комментарии к Конвенции, в принципе государство порта может осуществлять уголовную юрисдикцию в отношении всех преступлений, совершённых на борту судна. Однако на практике государства осуществляют такую юрисдикцию только в ряде случаев. (Или, наоборот, не осуществляют юрисдикцию.) Эта практика, как отмечается, довольно однообразна¹⁰⁸.

Считается, что государство порта осуществляет уголовную юрисдикцию в отношении судов в его внутренних водах главным образом по тем вопросам, о которых говорится в статье 27 (1) Конвенции 1982 года, хотя она касается судов, осуществляющих мирный проход в территориальном море, а не внутренних вод.

Речь идёт о неосуществлении или осуществлении только обеспечительной юрисдикции. Очевидно, что правовые предписания, касающиеся криминализации того или иного поведения, то есть уголовная предписательная юрисдикция государства порта, распространяются на всю его территорию, включая внутренние воды, в том числе порты.

Но обеспечительная юрисдикция во внутренних водах может быть ограничена специальными нормами международного права. Например, статья 73 Конвенции 1982 года ограничивает обеспечительную юрисдикцию государства порта по вопросам рыболовства, не разрешая тюремное

¹⁰⁷ Федеральный закон от 31 июля 1998 г. № 155-ФЗ.

¹⁰⁸ *Trümpler K. Op. cit. Article 8, mn 26.*

заключение за нарушение правил рыболовства в ИЭЗ¹⁰⁹. Впрочем, Конвенция 1982 года не регулирует обеспечительные прерогативы государства порта в отношении правонарушений, совершённых в его внутренних водах. Положения на сей счёт могут содержаться в других международных договорах. У России есть ряд двусторонних международных договоров, регулирующих вопросы международного судоходства, которые содержат положения относительно осуществления уголовной юрисдикции в отношении судов во внутренних водах или портах¹¹⁰.

¹⁰⁹ "[T]he wording of Article 73, paragraph 3, of the Convention is precise. It states that 'coastal State penalties for violations of fisheries laws and regulations in the exclusive economic zone may not include imprisonment ... or any other form of corporal punishment'". *"Virginia G" (Panama/Guinea-Bissau)*, p. 4, para. 305.

¹¹⁰ См., например: Договор между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Итальянской Республики о морском торговом судоходстве 1972 г.

«Статья 15

... II. Власти одной из Высоких Договаривающихся Сторон не будут осуществлять уголовную юрисдикцию на борту судна, плавающего под флагом другой Стороны и находящегося в порту первой Стороны, для ареста или производства расследования в связи с преступлением, совершённым на борту судна, за исключением следующих случаев:

- a) если последствия преступления распространяются на территорию первой Высокой Договаривающейся Стороны, или
- b) если преступление или его последствия такого рода, что они нарушают спокойствие или общественный порядок или затрагивают общественную безопасность на территории или в порту или в территориальных водах первой Высокой Договаривающейся Стороны, или
- c) если в преступлении замешаны лица, не относящиеся к экипажу судна, или если преступление было совершено гражданином или против гражданина первой Высокой Договаривающейся Стороны, или
- d) если преступление является по своему характеру тяжким преступлением, угрожающим жизни или личной безопасности.

III. Положения пункта II настоящей статьи не затрагивает прав местных властей осуществлять меры, относящиеся к пресечению торговли наркотиками, соблюдение таможенных и санитарных правил, а также осуществлять другие контрольные меры, относящиеся к безопасности судов и портов, охране человеческой жизни, сохранности грузов и пребывание иностранцев» — https://www.mid.ru/foreign_policy/international_contracts/2_contract/-/storage-viewer/bilateral/page-539/49433;

Ситуация с гражданской юрисдикцией в значительной мере аналогична. В соответствии со ст. 28 Конвенции 1982 года прибрежное государство может «применять в соответствии со своими законами меры взыскания или арест по гражданскому делу в отношении иностранного судна, находящегося на стоянке в территориальном море или проходящего через территориальное море после выхода из внутренних вод». Как

Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Греческой Республики о торговом судоходстве 2001 г.

«Статья 14

1. В случае правонарушения, совершённого членом экипажа судна одной из Сторон на борту этого судна, когда оно находится во внутренних водах государства другой Стороны, власти этой другой Стороны не преследуют его по закону без согласия компетентного дипломатического или консульского должностного лица государства флага судна, за исключением случаев, когда:

а) последствия правонарушения распространяются на территорию государства другой Стороны; или

б) правонарушение такого рода, что им нарушается общественный порядок или безопасность этого государства; или

с) правонарушение совершено гражданином или против гражданина государства, на территории которого находится судно; или

д) правонарушение совершено против любого лица, не являющегося членом экипажа этого судна; или

е) преследование необходимо для пресечения незаконной торговли наркотическими средствами или психотропными веществами.

2. В случаях, указанных в пункте 1 настоящей статьи, власти прибрежного государства по просьбе капитана уведомляют компетентное дипломатическое или консульское должностное лицо государства флага судна до принятия каких-либо мер и способствуют установлению контакта между таким должностным лицом и экипажем судна. В случаях крайней срочности это уведомление может быть сделано в то время, когда принимаются указанные меры.

3. Положения пункта 1 настоящей статьи не затрагивают право контроля и расследования, которое власти каждой из Сторон имеют в соответствии с их национальным законодательством» — <https://docs.cntd.ru/document/901923609>; Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Болгарии о морском торговом судоходстве 1995 г.

«Статья 16

...

3. В соответствии со своим национальным законодательством каждая Договаривающаяся Сторона осуществляет уголовную юрисдикцию в отношении любого преступления, совершённого на борту судна другой Договаривающейся Стороны, во время его пребывания в её порту или в её внутренних морских водах» — <http://docs.cntd.ru/document/901930087>.

отмечается в этой связи в доктрине, “it follows ... that the port state has full civil jurisdiction in relation to merchant vessel in its port”¹¹¹.

И применительно к гражданской юрисдикции во внутренних водах специальные нормы могут содержаться в различных международных договорах¹¹².

Отдельный вопрос, мало затрагиваемый Конвенцией, — контроль со стороны государства порта за соответствием иностранных судов стандартам безопасности мореплавания, защиты морской среды, условий жизни и деятельности экипажей и проч. Всё это часть административной юрисдикции, осуществляемой государством порта на основе его суверенитета во внутренних водах в дополнение к тому, что обязано делать, но не всегда делает государство флага. Контроль иностранных судов в портах гармонизирован

¹¹¹ *Trümpler K.* Op. cit. Article 8, mn 27.

¹¹² См., например: International Convention Relating to the Arrest of Sea-Going Ships (Brussels, May 10, 1952; 71 государство-участник, включая Россию), “Article 2

A ship flying the flag of one of the Contracting States may be arrested in the jurisdiction of any of the Contracting States in respect of any maritime claim, but in respect of no other claim; but nothing in this Convention shall be deemed to extend or restrict any right or powers vested in any governments or their departments, public authorities, or dock or harbour authorities under their existing domestic laws or regulations to arrest, detain or otherwise prevent the sailing of vessels within their jurisdiction” — https://web.archive.org/web/20160304054945/http://diplomatie.belgium.be/fr/binaries/Zeerecht_9_tcm313-79767.pdf; <http://www.admiraltylawguide.com/conven/arrest1952.html>;

Договор между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Итальянской Республики о морском торговом судоходстве 1972 г., «Статья 15.

І. Судебные власти одной из Высоких Договаривающихся Сторон не будут принимать к рассмотрению гражданские споры между капитаном, командным составом и членами экипажей судов, плавающих под флагом другой Высокой Договаривающейся Стороны, если вышеупомянутые споры касаются выполнения обязательств, вытекающих из трудового договора».

в рамках десяти региональных систем¹¹³, в трёх из которых — в рамках Парижского, Токийского и Черноморского меморандумов — участвует и Россия¹¹⁴.

¹¹³ Данные Международной морской организации (ИМО) — <http://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/PortStateControl.aspx>.

¹¹⁴ Paris Memorandum of Understanding on Port State Control — <https://www.parismou.org/inspections-risk/library-faq/memorandum>; Memorandum of Understanding on Port State Control in the Asia-Pacific Region — <http://www.tokyo-mou.org/>; Memorandum of Understanding on Port State Control in the Black Sea Region — <http://www.bsmou.org/downloads/reference/Memorandum%20text%20including%2012th%20amendment.pdf>.

IV.

Национальная юрисдикция в пространствах, над которыми государства не осуществляют суверенитет или суверенные права. Открытое море

Открытое море. Статус

Судя по статье 86 Конвенции 1982 года, открытое море — это вроде бы морские воды, которые не входят ни в ИЭЗ, ни в территориальное море или внутренние воды какого-либо государства, ни в архипелажные воды государства-архипелага¹¹⁵. В то же время эта статья говорит только о том, к каким водам применяются положения посвящённой открытому морю Части VII Конвенции, к которой принадлежит и статья 86, и по крайней мере часть этих положений применима и к ИЭЗ. Определения открытого моря в Конвенции нет. Интересная книга 2012 г. под редакцией Уолкера об определениях, которых нет в Конвенции 1982 года, определяет открытое море так: “In UNCLOS analysis, ‘high seas’ means all parts of the surface and water column of ocean space or the sea that are not included in the territorial sea or in the internal waters of a State. The exclusive economic zone is *sui generis* but is part of the high seas with respect to high seas freedoms,

¹¹⁵ «ЧАСТЬ VII. ОТКРЫТОЕ МОРЕ

РАЗДЕЛ 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 86

Применение положений настоящей части

Положения настоящей Части применяются ко всем частям 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. Настоящая статья не влечёт за собой какого-либо ограничения свобод, которыми пользуются все государства в исключительной экономической зоне в соответствии со статьёй 58».

including those UNCLOS Article 87 does not name specifically”¹¹⁶. Здесь ИЭЗ включена в открытое море, хотя только в том, что касается свобод открытого моря.

Открытое море, согласно статье 87 Конвенции, открыто для всех государств¹¹⁷. Это положение усилено статьёй 89, согласно которой никакое государство не может распространить свой суверенитет на открытое море, не может даже претендовать на то, чтобы распространить на какую-то часть открытого моря свой суверенитет¹¹⁸. Статья 89 делает любые не соответствующие международному праву притязания государств на подчинение какого-либо участка открытого моря недействительными.

¹¹⁶ Walker G. K. (Ed.). Op cit., p. 218.

¹¹⁷ «Статья 87

Свобода открытого моря

1. Открытое море открыто 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 права. Она включает, в частности, как для прибрежных государств, так и для государств, не имеющих выхода к морю:

- a) свободу судоходства;
- b) свободу полётов;
- c) свободу прокладывать подводные кабели и трубопроводы, с соблюдением Части VI;
- d) свободу возводить искусственные острова и другие установки, допускаемые в соответствии с международным правом, с соблюдением Части VI;
- e) свободу рыболовства, с соблюдением условий, изложенных в Разделе 2;
- f) свободу научных исследований, с соблюдением частей VI и XIII.

2. Все государства осуществляют эти свободы, должным образом учитывая заинтересованность других государств в пользовании свободой открытого моря, а также должным образом учитывая права, предусмотренные настоящей Конвенцией в отношении деятельности в Районе.

¹¹⁸ «Статья 89

Неправомерность претензий на суверенитет над открытым морем

Никакое государство не вправе претендовать на подчинение какой-либо части открытого моря своему суверенитету». “In the view of the Tribunal, the legal status of the high seas has a number of implications. As the high seas are open to all States, no part thereof is subject to the sovereignty of any State. This notion is laid down in Article 89 of the Convention, which provides that “[n]o State may validly purport to subject any part of the high seas to its sovereignty”. “*Norstar*” (*Panama v. Italy*), p. 10, para. 215.

Статья 90 Конвенции закрепляет право любого государства на то, чтобы суда под его флагом плавали в открытом море¹¹⁹. В этом положении акцентируется право не только прибрежных, но и неприбрежных государств на то, чтобы суда под их флагом плавали в открытом море. Высказывается мнение, что такое право на плавание (не на свободу судоходства) есть у всех государств, как прибрежных, так и не имеющих выхода к морю, не только в открытом море, но и в других морских пространствах¹²⁰. Другое дело, что параметры этого права зависят от режима морского пространства. Например, в территориальном море оно осуществляется в форме мирного прохода, а во внутренних водах зависит от условий, устанавливаемых прибрежным государством или государством порта. (Хотя я не уверен, что в принципе иностранные государства или суда имеют право плавание во внутренних водах.)

Как мы говорили, открытое море не подчиняется юрисдикции или суверенным правам какого-либо государства. Основным юрисдикционным правилом в открытом море является принцип юрисдикции государства флага, закреплённый в статье 92 Конвенции¹²¹.

¹¹⁹ «Статья 90

Право судоходства

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».

¹²⁰ "In addition to (and separate from) the high seas freedom of navigation, the right of all States to sail ships flying their flag on the high seas is specifically recognized in Article 90. However, this right is not limited to the high seas. For example, ... States also have the right for ships flying their flag to exercise innocent passage through another State's territorial sea". *Maritime Crime: A Manual for Criminal Justice Practitioners*, p. 47.

¹²¹ «Статья 92

Статус судов

1. 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

Трибунал по морскому праву в решении по делу *Норстар* как бы объединил статьи 87 — свобода открытого моря, 89 — неприсвоение открытого моря и 92 — подчинение судов в открытом море исключительной юрисдикции государства флага, отметив, что понятия недействительности притязаний на суверенитет над открытым морем и исключительной юрисдикции государства флага в открытом море являются неотъемлемой частью юридического статуса открытого моря, которое является открытым и свободным¹²². Поэтому, когда статья 87 интерпретируется, сказал Трибунал, можно опираться на статьи 89 и 92¹²³. Сюда можно отнести в определённой мере и статью 90, как это сделано в деле *Энрика Лексие*¹²⁴.

Свобода открытого моря

В соответствии со статьёй 87 Конвенции свобода открытого моря «включает, в частности»:

1) свободу судоходства; 2) свободу полётов; 3) свободу прокладывать подводные кабели и трубопроводы; 4) свободу возводить искусственные острова и другие установки, допускаемые в соответствии с международным правом; 5) свободу рыболовства, с соблюдением условий; 6) свободу научных исследований.

Слова «включает, в частности» ясно указывают на то, что перечень свобод, приведённый в статье 87, не является исчерпывающим. В качестве примера свободы, не

плавания или стоянки при заходе в порт, кроме случаев действительного перехода права собственности или изменения регистрации.

2. 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».

¹²² “*Norstar*” (*Panama v. Italy*), p. 10, paras. 215–218.

¹²³ *Ibid.*, para. 218.

¹²⁴ “*Enrica Lexie*” (*the Italian Republic v. the Republic of India*), paras. 1036–1038, 1041.

фигурирующей в статье 87, но тем не менее являющейся одной из свобод открытого моря, можно встретить указание на свободу проводить военные учения, включая стрельбы, в открытом море¹²⁵.

Свобода открытого моря и, следовательно, входящие в неё свободы осуществляются в соответствии с условиями, определяемыми Конвенцией и другими нормами международного права. Это общее положение конкретизировано уже в самой статье 87.

Во-первых, согласно её пункту 2, государства осуществляют эти свободы, должным образом учитывая заинтересованность других государств в пользовании свободой открытого моря, а также должным образом учитывая права, предусмотренные Конвенцией в отношении деятельности в Районе (т. е. на морском дне за пределами национальной юрисдикции). В деле *Норстар* Трибунал по морскому праву в этой связи отметил, что статья 87 предусматривает обязательство «должного учёта» при осуществлении свободы открытого моря¹²⁶.

Во-вторых, статья 87 содержит отсылки к положениям Конвенции, которые должны соблюдаться при осуществлении соответствующих свобод в открытом море. Например, свобода прокладывать подводные кабели и трубопроводы, свобода возводить искусственные острова и другие установки, свобода научных исследований должны осуществляться с соблюдением той части Конвенции, которая регулирует деятельность на континентальном шельфе (Части VI), поскольку под открытым морем может быть в соответствующих случаях континентальный шельф; свобода рыболовства в открытом море должна осуществляться с соблюдением условий, изложенных

¹²⁵ См., например, *Maritime Crime: A Manual for Criminal Justice*, p. 47.

¹²⁶ *“Norstar” (Panama v. Italy)*, p. 10, para. 214.

в Разделе 2 Части, посвящённой открытому морю, касающемся сохранения живых ресурсов открытого моря и управление ими.

Юрисдикция государства флага и юрисдикция других государств над судами в открытом море

Согласно статье 92 Конвенции, судно должно плавать под флагом только одного государства и, кроме исключительных случаев, прямо предусматриваемых в международных договорах или в Конвенции, подчиняется его исключительной юрисдикции в открытом море. Это принцип юрисдикции государства флага в открытом море.

Трибунал в решении по делу *Норстар* отметил, что одно из следствий открытого и свободного статуса открытого моря состоит в том, что, за исключением некоторых специальных случаев, ни одно государство не может осуществлять юрисдикцию над иностранным судном в открытом море (добавлю: без согласия государства флага). Свобода судоходства, по мнению Трибунала, была бы иллюзорной, если бы судно — основное средство для осуществления свободы судоходства — могло бы быть подчинено юрисдикции других государств в открытом море¹²⁷. При этом Трибунал сослался на решение Постоянной палаты международного правосудия в деле *Лотус*, в котором, в частности, отмечается, что, цитирую: “It is certainly true that — apart from certain special cases which are defined by international law — vessels on the high seas are subject to no authority except that of the State whose flag they fly. In virtue of the principle of the freedom of the sea, that is to say, the absence of any territorial sovereignty upon the high seas, no State may exercise any kind of jurisdiction over foreign vessels upon them”¹²⁸.

¹²⁷ Ibid., para. 216.

¹²⁸ Judgment No. 9, 1927, P.C.I.J., Series A, No. 10, p. 25.

Таким образом, можно, как Италия в деле *Энрика Лексие*, говорить о двух аспектах свободы судоходства: позитивном — суда всех государств могут свободно плавать в открытом море, и негативном — никакое государство не может осуществлять власть над иностранным судном¹²⁹.

Какой акт государства может являться нарушением свободы судоходства — только акт физического вмешательства со стороны государства, не являющегося государством флага, или таковым может быть и правовой акт этого государства? Рекомендую посмотреть дела *Норстар* и *Энрика Лексие*. В решении по первому, в частности, сказано: “any act of interference with navigation of foreign ships or any exercise of jurisdiction over such ships on the high seas constitutes a breach of the freedom of navigation, unless justified by the Convention or other international treaties”¹³⁰. Во втором: “a breach of freedom of navigation may result from acts including physical or material interference with navigation of a foreign vessel, the threat or use of force against a foreign vessel, or non-physical forms of interference whose effect is that of instilling fear in, or causing hindrance to, the exercise of the freedom of navigation”¹³¹.

Под такое понимание нарушения свободы судоходства (и свободы открытого моря) подпадает осуществление государством не только обеспечительной, но и предписательной юрисдикции в отношении иностранного судна в открытом море. В деле *Норстар* Трибунал по морскому праву указал, что “the principle of exclusive flag State jurisdiction ‘prohibits not only the exercise of enforcement jurisdiction on the high seas by States other than the flag State but also the extension of their prescriptive

¹²⁹ “*Enrica Lexie*” (*the Italian Republic v. the Republic of India*), para. 465.

¹³⁰ “*Norstar*” (*Panama v. Italy*), p.10, para. 222.

¹³¹ “*Enrica Lexie*” (*the Italian Republic v. the Republic of India*), para. 472.

jurisdiction to lawful activities conducted by foreign ships on the high seas”¹³².

Вместе с тем в деле *Норстар* семь судей не согласилось с мнением большинства. В своём совместном особом мнении эти судьи отметили, что ничто в Конвенции, её *travaux préparatoires*, в других международных договорах, обычном праве или практике государств, не свидетельствует в пользу того, что статьи 87 и 92 полностью исключают право государств, иных нежели государство флага, осуществлять предписательную уголовную юрисдикцию в отношении деятельности в открытом море. Эти статьи могут защищать иностранные суда в открытом море и от предписательной, а не только от обеспечительной, юрисдикции, но делают это не всегда. Эти судьи сослались на Комментарий Прёльса к Конвенции, в котором говорится, что исключительность юрисдикции в открытом море создаёт только запрет на обеспечительную юрисдикцию над иностранными судами в открытом море, и что разные государства в рамках своей предписательной юрисдикции могут придавать юридические последствия актам, совершённым на судне в открытом море¹³³.

Меньшинство обратило внимание на то, что большинство посчитало, что статья 87 защищает иностранные суда в открытом море от осуществления предписательной юрисдикции только в отношении «правомерной» деятельности в открытом море. Это, по их мнению, даёт основания полагать, что не исключается осуществление в соответствии с международным правом

¹³² “*Norstar*” (*Panama v. Italy*), p. 10, para. 225. Сославшись на это мнение Трибунала, арбитраж в деле *Энрика Лексие* указал: “[T]he principle of exclusive flag State jurisdiction under the Convention is violated when a State other than the flag State seeks to prescribe laws, rules, or regulations over a ship of the flag State, or applies or enforces such laws, rules, or regulations in respect of such a ship”. “*Enrica Lexie*” (*the Italian Republic v. the Republic of India*), para. 527.

¹³³ “*Norstar*” (*Panama v. Italy*), p.10, Joint Dissenting Opinion of Judges Cot, Pawlak, Yanai, Hoffmann, Kolodkin and Lijnzaad and Judge *Ad hoc* Treves, para. 19.

предписательной юрисдикции государствами иными, нежели государство флага, в отношении противоправной деятельности иностранных судов в открытом море¹³⁴. Между тем Италия не осуществляла ни предписательную, ни обеспечительную юрисдикцию в отношении панамского судна «Норстар» в открытом море. Право Италии не запрещает бункеровку в открытом море. В данном деле Италия осуществляла юрисдикцию в отношении предполагаемых преступлений, состоящих в уклонении от уплаты налогов и контрабанде, которые считались Италией совершёнными на её территории.

Несогласные судьи отметили, что, будучи в принципе правомерной деятельностью в открытом море, бункеровка защищена статьёй 87 (и, соответственно, статьёй 92) от предписательной юрисдикции любого государства, кроме государства флага. Италия, однако, осуществляла свою уголовную юрисдикцию не в отношении бункеровки как таковой, а в отношении судна как использованного на территории Италии и за её пределами средства совершения предполагаемого преступления, как элемента преступления, другие элементы (начало и завершение) и последствия которого имели место на её территории¹³⁵.

Несогласные отметили, что право государства распространять юрисдикцию за пределы своей территории, когда часть предполагаемого преступления совершена на его территории или когда есть достаточная связь предположительно преступного деяния с территорией государства, широко признано. Такие преступления считаются совершёнными на территории государства. Поэтому в данном случае речь идёт об осуществлении Италией предписательной юрисдикции в отношении имевшего место в открытом море элемента предполагаемого преступления, совершённого в Италии, но

¹³⁴ Ibid., paras. 17, 20.

¹³⁵ Ibid., paras. 28–30.

не преступного деяния в открытом море. Как ни называй такую предписательную юрисдикцию — территориальной или экстерриториальной, её осуществление соответствовало бы международному праву. В обстоятельствах дела статья 87(1) не может рассматриваться как запрещающая Италии издать ордер на задержание судна в связи с его действиями в открытом море и исполнить во внутренних водах, когда судно находилось там добровольно¹³⁶.

Наконец, по мнению несогласных, государство может осуществлять предписательную уголовную юрисдикцию в отношении действий в открытом море, когда они являются составной частью предполагаемого преступления, совершённого на территории этого государства, не тогда, когда это разрешено международным правом, а когда это не запрещено им (при этом судьи, так же, как и большинство, сослались на решение по делу *Лотус*). Статья 87, по их мнению, такого запрета не содержит. Поэтому Италия действовала в соответствии с международным правом¹³⁷.

В деле *Лотус* судно ещё приравнивалось, хотя и не всеми судьями, к территории государства¹³⁸. С точки зрения современного международного права это не так¹³⁹. Вместе с тем, многие государства распространяют уголовную юрисдикцию на поведение или последствия противоправного поведения на борту судов под их флагом, как если бы это была их территория. Это не оспаривается другими государствами. Очевидно, таким

¹³⁶ Ibid., paras 31–35.

¹³⁷ Ibid., para. 36.

¹³⁸ PCIJ, *The Case of the S.S. Lotus (France v. Turkey)*, Judgment of 7 September 1927, Series A., No. 10, pp. 23, 25. Турция в этом деле рассматривала судно под её флагом, находившиеся на котором лица погибли, как свою территорию. (Ibid., pp. 8–9.) Не согласен с этой позицией был, например, судья Финлей. "*Lotus*" (*France v. Turkey*), Dissenting Opinion by Lord Finlay, p. 53.

¹³⁹ Об этом говорила Италия в деле *Энрика Лексие* и, со ссылкой на авторитетные доктринальные источники, сам арбитражный трибунал. "*Enrica Lexie*" (*the Italian Republic v. the Republic of India*), paras. 316, 824, 869, 871.

образом, хотя судно и не является территорией государства, распространение на него уголовной юрисдикции государством, как если бы оно было его территорией, правомерно. Это подтверждает, по-моему, и решение по делу *Энрика Лексие*¹⁴⁰.

В то же время в таком случае осуществляется и юрисдикция государства флага.

В деле *Лотус* речь шла о столкновении судов, в результате которого погибли люди. Тогда судьи приняли решение, признавшее правомерность осуществления юрисдикции государством флага того судна, на борту которого погибли люди (напомню, тогда это судно приравнивалось к территории государства). С тех пор применительно к столкновениям судов и другим навигационным инцидентам в открытом море были не только приняты договоры, которые изменили принцип, зафиксированный в решении по делу *Лотус*¹⁴¹, но

¹⁴⁰ “365. The Arbitral Tribunal notes that such an extended territoriality principle is well established, and the domestic criminal legislation of a large number of States confers jurisdiction over offences committed on board national ships or aircraft. In this regard, the Arbitral Tribunal does not consider that this principle amounts to assimilating a vessel with national territory ‘for all purposes’ as if ‘a ship is a floating part of state territory’, as Italy argues.

366. In the view of the Arbitral Tribunal, it is also well established that, where the commission of an offence involves the territories of more than one State (for example, an offence was commenced in the territory of one State and completed in the territory of another State), both the State in whose territory an offence was commenced (subjective territoriality principle) and the State in whose territory it was completed (objective territoriality principle) may exercise jurisdiction over the offence. Likewise, where an offence was commenced on board one vessel and completed on board another vessel, the flag States of both vessels may have concurrent jurisdiction over the offence.

367. ... [T]he Marines on board the ‘Enrica Lexie’ fired at the ‘St. Antony’, resulting in the death of two Indian fishermen on board the ‘St. Antony’ and damage to the vessel. The incident thus involves two vessels: the alleged offence was commenced on board the Italian vessel, ‘Enrica Lexie’, and completed on board the Indian vessel, ‘St. Antony’. According to the territoriality principle, both Italy and India are entitled to exercise jurisdiction over the incident” (footnotes omitted). Ibid., paras. 365–367.

¹⁴¹ См., например: Article 1, International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Penal Jurisdiction in Matters of Collision or Other Incidents of

и стала общепризнанной нормой, согласно которой в таких случаях уголовная юрисдикция принадлежит государству флага судна, на котором служит/находится обвиняемое/подозреваемое лицо, и государству, гражданином которого является лицо, в отношении которого возбуждается уголовное преследование¹⁴².

Это правило нашло отражение в статье 97 Конвенции 1982 года¹⁴³. Согласно ей, в случае столкновения или какого-либо

Navigation, 1952 — <https://treaties.un.org/doc/publication/unts/volume%20439/volume-439-i-6332-english.pdf>; статья 11 Женевской конвенции об открытом море 1958 г. — https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/hsea.pdf. *Spiermann O.* International Legal Argument in the Permanent Court of International Justice. The Rise of the International Judiciary. Cambridge University Press, 2005, p. 262 and footnote 266.

¹⁴² В деле *Энрика Лексе* арбитражный трибунал отметил: “The PCIJ’s judgment, which decided that both France and Turkey were entitled to exercise penal jurisdiction over the French officer, was reversed with ‘the object of protecting ships and their crews from the risk of penal proceedings before foreign courts in the event of collision on the high seas, since such proceedings may constitute an intolerable interference with international navigation’. Article 35 of the ILC Draft Articles Concerning the Law of the Sea accordingly reserved exclusive penal jurisdiction to either the flag State of the ship on which the accused person serves, or the State of which the accused person is a national, with the latter addition made ‘in order to enable States to take penal or disciplinary measures against their nationals serving on board foreign vessels who are accused of causing collisions’” (footnotes omitted). “*Enrica Lexie*” (*the Italian Republic v. the Republic of India*), para. 645.

¹⁴³ «Статья 97

Уголовная юрисдикция в случае столкновения или какого-либо другого навигационного инцидента

1. 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.

2. В области дисциплинарной ответственности только государство, которое выдало диплом судоводителя или свидетельство о квалификации или разрешение, является компетентным для того, чтобы после каждой процедуры отобрать эти документы даже в том случае, если их владелец не является гражданином государства, их выдавшего.

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 властями государства флага или того государства, гражданином которого это лицо является. Это положение усилено в статье 97(3) в пользу государства флага указанием на то, что ни арест, ни задержание судна не могут быть произведены даже в качестве меры расследования по распоряжению каких-либо властей, кроме властей государства флага¹⁴⁴.

В связи с применением этого положения, на основании которого определяется применимая национальная юрисдикция, возникают по крайней мере три вопроса: (1) что такое «навигационный инцидент»; (2) кто относится к лицам, «служащим на судне»; (3) где может осуществляться обеспечительная юрисдикция государством гражданства упомянутого выше лица, не являющимся государством флага, в отношении судна, «виновного» в навигационном инциденте, случившимся в открытом море: в открытом море, территориальном море и внутренних водах или только во внутренних водах? В этом отношении дело *Энрика Лексие* тоже весьма интересно.

Основным следствием исключительной юрисдикции государства флага судна над судном в открытом море является то, что, по общему правилу, ни одно другое государство не

3. Ни арест, ни задержание судна не могут быть произведены даже в качестве меры расследования по распоряжению каких-либо властей, кроме властей государства флага».

¹⁴⁴ Интересно, что в решении по делу *Арктик Санрайз* арбитраж, приведя полный текст статьи 97, отметил, что согласно ей, только государство флага может возбудить уголовное или административное разбирательство в отношении лица за любой навигационный инцидент. Государство гражданства лица им не упомянуто. PCA, In the matter of the Arctic Sunrise arbitration (*The Kingdom of the Netherlands v. The Russian Federation*), Award on the merits, 2015, paras. 304, 305.

может остановить, осмотреть, обыскать и тем более арестовать или задержать иностранное судно, то есть судно под флагом другого государства, без согласия государства флага.

Это правило подтверждено статьёй 110 Конвенции, которая вместе с тем устанавливает ряд исключений из него — в ней перечислены случаи, в которых военный корабль государства иного, нежели государство флага судна, может осмотреть судно в открытом море, т. е. вмешаться в его деятельность¹⁴⁵.

Во-первых, согласно статье 110, это можно сделать на основании международного договора, предусматривающего

¹⁴⁵ «Статья 110

Право на осмотр

1. За исключение случаев, когда акты вмешательства основаны на правах, устанавливаемых международными договорами, военный корабль, встретивший в открытом море иностранное судно, иное, чем судно, пользующееся полным иммунитетом в соответствии со статьями 95 и 96, не вправе подвергать его осмотру, если нет разумных оснований подозревать, что:

а) это судно занимается пиратством;
б) это судно занимается работорговлей;
в) это судно занимается несанкционированным вещанием, а государство флага военного корабля имеет юрисдикцию в соответствии со статьёй 109;
д) это судно не имеет национальности; или
е) хотя на нём поднят иностранный флаг или оно отказывается поднять флаг, это судно в действительности имеет ту же национальность, что и данный военный корабль.

2. В случаях, предусмотренных в пункте 1, военный корабль может произвести проверку права судна на его флаг. С этой целью он может послать шлюпку под командой офицера к подозреваемому судну. Если после проверки документов подозрения остаются, он может произвести дальнейший досмотр на борту этого судна со всей возможной осмотрительностью.

3. Если подозрения оказываются необоснованными и при условии, что осмотренное судно не совершило никаких действий, которые оправдывали бы эти подозрения, ему должны быть возмещены любые причинённые убытки или ущерб.

4. Настоящие положения применяются *mutatis mutandis* к военным летательным аппаратам.

5. Настоящие положения также применяются к любым другим должным образом уполномоченным судам или летательным аппаратам, имеющим чёткие опознавательные знаки, свидетельствующие о том, что они состоят на государственной службе».

такую возможность (понятно, что в договоре должно участвовать как государство флага судна, так и государство флага корабля, которое хотело бы осуществить осмотр). К таким договорам относятся, например, двусторонние договоры США с государствами «удобного флага» в рамках Proliferation Security Initiative¹⁴⁶. Такой договор позволяет его стороне осуществлять осмотр судна другой стороны в открытом море при наличии подозрений в том, что они перевозят компоненты оружия массового поражения. Они не исключают согласия государства флага полностью, но конкретизируют процедуры направления запроса, выражения согласия, направления ответа на запрос и т. д.¹⁴⁷ Также можно назвать Протокол 2005 г. к Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства 1988 г.¹⁴⁸ В нём тоже есть положения (статья 8 bis), касающиеся остановки и осмотра иностранного судна в открытом море на предмет проверки его флага и пресечения или предотвращения незаконных актов, борьбе с которыми посвящены Конвенция и Протокол.

Во-вторых, в соответствии со статьёй 110 осмотр может быть произведён, когда есть разумные основания подозревать, что это судно:

1) занимается либо пиратством; или 2) работоторговлей; или 3) несанкционированным вещанием, а государство флага военного корабля имеет юрисдикцию в соответствии со статьёй 109¹⁴⁹; или 4) это судно не имеет национальности; или

¹⁴⁶ См. подробнее: <https://www.psi-online.info/>.

¹⁴⁷ Тексты соглашений доступны, например, здесь: <https://2001-2009.state.gov/t/isn/c12386.htm>.

¹⁴⁸ International Maritime Organization (IMO), Protocol of 2005 to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation, 14 October 2005 — <https://www.refworld.org/docid/49f58c8a2.html>.

¹⁴⁹ «Статья 109

Несанкционированное вещание из открытого моря

1. Все государства сотрудничают в пресечении несанкционированного вещания из открытого моря.

5) хотя на нём поднят иностранный флаг или оно отказывается поднять флаг, это судно в действительности имеет ту же национальность, что и данный военный корабль.

То есть, помимо наличия международного договора, который может предусматривать другие основания (например, осмотр на предмет перевозки каких-либо предметов), Конвенция 1982 года предусматривает пять оснований для осмотра иностранного судна в открытом море.

Условия, которые надо соблюдать для осмотра судна в открытом море

Помимо оснований для осмотра, Конвенция оговаривает условия его осуществления.

Во-первых, досмотр может произвести только надлежаще уполномоченный иностранный корабль. Конвенция говорит о военном корабле или вертолёте, но это, как считается, может быть и другой надлежаще уполномоченный государством корабль (морская полиция, пограничная служба и проч.; т. е. торговое судно не может осуществлять досмотр, но возникает

2. Для целей настоящей Конвенции “несанкционированное вещание” означает передачу, в нарушение международных правил, звуковых радио- или телевизионных программ с судна или установки в открытом море, предназначенных для приёма населением, за исключением, однако, передачи сигналов бедствия.

3. Любое лицо, занимающееся несанкционированным вещанием, может быть привлечено к ответственности в суде:

- a) государства флага судна;
- b) государства регистрации установки;
- c) государства, гражданином которого является это лицо;
- d) любого государства, где могут приниматься передачи; или
- e) любого государства, санкционированной радиосвязи которого чинятся помехи.

4. В открытом море государство, имеющее юрисдикцию в соответствии с пунктом 3, может при соблюдении статьи 110 арестовать любое лицо или судно, занимающееся несанкционированным вещанием, и конфисковать передающую аппаратуру».

вопрос, может ли это быть частный корабль, который уполномочен государством осуществлять такую функцию). Такие суда должны иметь чёткие опознавательные знаки, позволяющие опознать их как состоящие на правительственной службе. Это общее правило относительно того, какие суда могут осуществлять меры обеспечительной юрисдикции на море.

Во-вторых, досмотр возможен только тогда, когда имеются разумные подозрения, что иностранное судно вовлечено хотя бы в один из указанных актов.

В-третьих, надо сперва послать шлюпку под командой офицера (или группу с вертолёт) для проверки.

В-четвёртых, проверка начинается с проверки документов и переходит в осмотр судна только в том случае, если после проверки документов разумные основания для подозрений сохраняются. Перерыв в нормальной деятельности судна дорого стоит. Поэтому статья 110 указывает, что, если подозрения оказываются необоснованными, осмотренному судну должны быть возмещены любые причинённые убытки¹⁵⁰.

Возникает вопрос: можно ли после высадки на судно проверять его не только в отношении первоначальных, но и иных подозрений? В комментарии КМП к проекту соответствующей статьи, которая сначала стала статьёй 22 Конвенции об открытом море 1958 года, а потом в несколько дополненном виде — статьёй 110 Конвенции 1982 года, говорится, что такой «дополнительный досмотр» проводить нельзя¹⁵¹. Об этом же говорится в Виргинском Комментарии к Конвенции 1982 года¹⁵². В то же время некоторые авторы

¹⁵⁰ Maritime Crime: A Manual for Criminal Justice Practitioners, p. 55.

¹⁵¹ Articles concerning the Law of the Sea with commentaries, 1956, p. 284.

¹⁵² “If suspicion remains after examination of the ship’s papers, the boarding party may proceed to a further examination on board the ship. Such further examination

полагают, что осмотр судна может быть проведён и тогда, когда у поднявшейся на борт судна группы возникают подозрения в совершении судном иных противоправных деяний, указанных в статье 110, нежели тех, в которых судно первоначально подозревалось¹⁵³.

Я хотел бы подробнее остановиться на одном из оснований для осмотра иностранного судна в открытом море.

Пиратство

Пиратство и вопросы юрисдикции в отношении него освещены в Конвенции много полнее других сюжетов, дающих основания для осмотра иностранного судна в открытом море. Это старинное преступление стало снова превращаться в головную боль международного сообщества ещё в конце 80-х годов прошлого века. Давно сложились общепризнанные обычные нормы международного права в этой области, и Конвенция их отражает. В частности, она даёт определение пиратства (статья 101)¹⁵⁴; определяет — что важно для целей осуществления юрисдикции — что такое

is not to be used for purposes other than those which warranted stopping the ship, and is to be carried out with all possible consideration". *Nordquist M. H., Nandan S. N., Rosen Sh.* (Eds.). *United Nations Convention on The Law of the Sea 1982: A Commentary*, 1995, p. 245.

¹⁵³ См., например, *Guilfoyle D.* *Maritime Law Enforcement Operations and Intelligence in an Age of Maritime Security* // *International Law Studies*, Vol. 93 (2017), 311–312.

¹⁵⁴ «Статья 101

Определение пиратства

Пиратством является любое из перечисленных ниже действий:

а) любой неправомерный акт насилия, задержания или любой грабёж, совершаемый с личными целями экипажем или пассажирами какого-либо частновладельческого судна или частновладельческого летательного аппарата и направленный:

i) в открытом море против другого судна или летательного аппарата или против лиц или имущества, находящихся на их борту;

ii) против какого-либо судна или летательного аппарата, лиц или имущества в месте вне юрисдикции какого бы то ни было государства;

пиратский корабль (статья 103)¹⁵⁵; определяет, кто (статья

б) любой акт добровольного участия в использовании какого-либо судна или летательного аппарата, совершённый со знанием обстоятельств, в силу которых судно или летательный аппарат является пиратским судном или летательным аппаратом;

с) любое деяние, являющееся подстрекательством или сознательным содействием совершению действия, предусмотряваемого в подпункте а или б».

¹⁵⁵ «Статья 103

Определение пиратского судна или пиратского летательного аппарата

Судно или летательный аппарат считается пиратским судном или пиратским летательным аппаратом, если они предназначаются лицами, имеющими над ними власть, для совершения любого из действий, предусматриваемых в статье 101. 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.

Статья 102

Пиратские действия, совершаемые военным кораблём, государственным судном или государственным летательным аппаратом, экипаж которого поднял мятеж

Пиратские действия, определяемые в статье 101, когда они совершаются военным кораблём, государственным судном или государственным летательным аппаратом, экипаж которого поднял мятеж и захватил контроль над этим кораблём, судном или летательным аппаратом, приравниваются к действиям, совершаемым частновладельческим судном или частновладельческим летательным аппаратом».

“Article 103 defines what is considered a pirate vessel. This definition is linked to, but separate from, Article 101, which defines an act of ‘piracy’. The definition in Article 103 describes the types of vessels that are subject to articles 104–106, which is a separate consideration from the conduct described in Article 101.

The following may be considered a pirate vessel:

- (a) A vessel in which pirates travel to a place to commit an act of piracy or in which pirates travel from a place where they have committed an act of piracy; and
- (b) A vessel in which people are travelling, where it is believed, on reasonable grounds, that the people in that vessel intend to commit an act of piracy; and
- (c) Any vessel which pirates have already taken through an act of piracy and which they still control, generally by still being aboard that vessel. However, once a pirated vessel is no longer under the control of pirates, it ceases to be a pirate-controlled vessel subject to the right of visit under Article 110.

Some important issues for maritime law enforcement agents, prosecutors and judges to consider in applying this definition include:

- (a) Who can be treated as a ‘person in dominant control’ and what the indicators of this state of affairs are;
- (b) How the relevant jurisdiction deals with the issue of ‘intent’/‘intended’; and
- (c) Factors that prove or disprove whether, at the time of seizure by maritime law enforcement agents, a pirated vessel was still under the dominant control of

107)¹⁵⁶ и где может осуществлять захват пиратского судна, и кто потом может осуществлять уголовное преследование пиратов (статья 105)¹⁵⁷.

Выделю основные элементы преступления пиратства по Конвенции.

Это (1) неправомерный акт (в англ. тексте Конвенции — “acts”; во франц. — ед. число) (2) насилия, задержания или грабежа, (3) совершаемый с личными целями экипажем или пассажирами какого-либо (4) частного судна или летательного аппарата (5) в открытом море против (6) другого судна или летательного аппарата или против лиц или имущества, находящихся на их борту¹⁵⁸.

Почему эти элементы важны? Если выпадает один из них, мы, с точки зрения международного права, имеем дело не с пиратством. Это может быть пиратство по национальному

those guilty of its initial pirating”. *Maritime Crime: A Manual for Criminal Justice Practitioners*, p. 73.

¹⁵⁶ «Статья 107

Суда и летательные аппараты, которые уполномочены осуществлять захват за пиратство

Захват за пиратство может совершаться только военными кораблями или военными летательными аппаратами либо другими судами или летательными аппаратами, которые имеют чёткие внешние знаки, позволяющие опознать их как состоящие на правительственной службе, и уполномочены для этой цели».

¹⁵⁷ «Статья 105

Захват пиратского судна или пиратского летательного аппарата

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, захваченное посредством пиратских действий и находящееся во власти пиратов, арестовать находящихся на этом судне или летательном аппарате лиц и захватить находящееся на нём 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 добросовестных третьих лиц».

¹⁵⁸ *Maritime Crime: A Manual for Criminal Justice Practitioners*, p. 70.

праву — например, российское право определяет пиратство иначе, нежели Конвенция 1982 года¹⁵⁹, но не по международному праву. Любой такой акт, совершённый в территориальном море, с точки зрения международного права, — не пиратство. Любой такой акт, совершённый военным кораблём, с точки зрения международного права, — не пиратство. Любой такой акт против стационарной платформы, с точки зрения международного права, — не пиратство. Любой такой акт не с личными целями, с точки зрения международного права, — не пиратство. И так далее. Кстати, вопрос о том, что такое «личная цель», международное право не решает. Он решается скорее государством при осуществлении юрисдикции¹⁶⁰. Например,

¹⁵⁹ См. статью 227 УК России — <http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody&nd=102041891>.

¹⁶⁰ “There are two views on the issue of what constitutes ‘private ends’:

(i) The most widely accepted view is that the term ‘private ends’ means any ends that are not sanctioned or ordered by a State. That is, unless the act was ordered by a State for a sovereign purpose, it is considered to be for ‘private ends’. Thus, the simple theft or seizure of a ship for ransom by a rebel or political opposition group in order to pressure a particular State to take a particular course of action, for example, is for private ends and thus considered an act of piracy. Consequently, there can only be State ends and private ends under this approach; there are no non-State ‘political ends’ which are not also private ends;

(ii) A minority view defines ‘private ends’ more narrowly as primarily motivated by financial gain. In this view, individuals or members of a non-State organization cannot commit piracy if their actions are politically motivated (e.g. environmental protest or overthrowing a government).

To a large extent, the definition of ‘private ends’ utilized in assessing any particular act in terms of its liability to be charged as piracy will depend on the manner in which the relevant national jurisdiction where alleged pirates are prosecuted determines this issue. It should be noted, however, that even if ‘political’ private ends pursued by a non-State actor are not considered ‘private ends’ by a State for the purposes of prosecuting piracy, such actions are proscribed under the regime implemented in the Convention for (75) the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation (SUA Convention) and its protocols”. Maritime Crime: A Manual for Criminal Justice Practitioners, p. 74.

См., например: *Institute of Cetacean Research v Sea Shepherd Conservation Organization*, United States Court of Appeal for the Ninth Circuit, Order (amended) of 24 May 2013 — <http://cdn.ca9.uscourts.gov/datastore/opinions/2013/05/24/12-35266.pdf>; *Castle John and Nederlandse Stichting Sirius v. NV Mabeco and NV Parfin*, Belgium, Cour de Cassation, 19 December 1986, reproduced in 77 International

если члены неправительственной организации осуществляют неправомерный акт насилия в целях борьбы за сохранение окружающей среды (препятствуют рыболовству в открытом море), то в каких целях они действуют — личных или иных? Напомню в этой связи о том, что первоначально действия судна «Арктик Санрайз» в отношении буровой платформы «Приразломная» квалифицировались в России как пиратство¹⁶¹.

Захват пиратов, пиратского судна может совершаться теми судами, которые, как мы говорили, могут осуществлять обеспечительную юрисдикцию в открытом море.

Захват за пиратство может осуществляться в любом морском пространстве, находящемся не под суверенитетом другого государства, то есть за внешними пределами иностранного территориального моря (архипелажных вод), в том числе и в иностранной ИЭЗ или прилегающей зоне.

И, наконец, самое важное с точки зрения юрисдикции — в отношении пиратов действует универсальная уголовная юрисдикция. Как указано в статье 105, любое государство может захватить пиратское судно либо судно, захваченное пиратами, арестовать находящихся на этом судне или летательном аппарате лиц и захватить находящееся на нём 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 и лиц. Эти лица могут быть подвергнуты уголовному преследованию и в другом государстве. Для уголовного преследования пиратов не нужна какая-то

Legal Materials 537; *Caddell R. Platforms, Protestors and Provisional Measures: The Arctic Sunrise Dispute and Environmental Activism at Sea* // M. Ambrus, R.A. Wessel (Eds.), *Netherlands Yearbook of International Law* 2014, *Netherlands Yearbook of International Law* 45, 2015. DOI 10.1007/978-94-6265-060-2_14, pp. 377-378.

¹⁶¹ “*Arctic Sunrise*” (*The Kingdom of the Netherlands v. The Russian Federation*), paras. 106, 113.

привязка к государству, осуществляющему юрисдикцию. На практике, впрочем, так обычно не происходит.

При захвате пиратского судна не требуется согласие государства флага. В свете того, что говорилось о национальном законодательстве по пиратству, возникает вопрос, применяются ли положения Конвенции о праве на такой захват и последующем осуществлении юрисдикции в том случае, когда государство флага корабля, намеренного осуществить захват, считает судно пиратским, а захвативших судно — пиратами, на основании своего законодательства, отличающегося от того, что предусмотрено международным правом.

Отметим, что, согласно Конвенции 1982 года, борьба с пиратством — не только право, но и обязанность всех государств. На это, в частности, указал арбитраж в деле *Энрика Лексие*¹⁶².

Преследование по горячим следам

Иностранное судно в открытом море можно задержать без согласия государства флага ещё по одному основанию, предусмотренному Конвенцией, — по итогам преследования по горячим следам (далее — «ПГС», «преследование»). О ПГС идёт речь в статье 111 Конвенции¹⁶³.

¹⁶² «Статья 100

Обязанность сотрудничать в пресечении пиратства

Все государства сотрудничают в максимально возможной степени в пресечении пиратства в открытом море или в любом другом месте за пределами юрисдикции какого-либо государства». *“Enrica Lexie” incident (the Italian Republic v. the Republic of India)*, para. 979.

¹⁶³ «Статья 111

Право преследования по горячим следам

1. 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. Такое преследование должно начаться тогда, когда иностранное судно или одна из его шлюпок находится во внутренних водах, в архипелажных

Как отметил арбитражный трибунал в деле *Арктик Санрайз*

водах, в территориальном море или в прилежащей зоне преследующего государства, и может продолжаться за пределами территориального моря или прилежащей зоны только при условии, если оно не прерывается. 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. Если иностранное судно находится в прилежащей зоне, определённой в статье 33, преследование может начаться только в связи с нарушением прав, для защиты которых установлена эта зона.

2. Право преследования по горячим следам применяется *mutatis mutandis* к нарушениям 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 настоящей Конвенцией в отношении исключительной экономической зоны или континентального шельфа, включая такие зоны безопасности.

3. Право преследования по горячим следам прекращается, как только преследуемое судно входит в территориальное море своего государства или в территориальное море какого-либо третьего государства.

4. 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. Преследование может быть начато только после подачи сигнала остановиться, зрительного или звукового, с дистанции, позволяющей иностранному судну увидеть или услышать этот сигнал.

5. Право преследования по горячим следам может осуществляться только военными кораблями или военными летательными аппаратами, либо другими судами или летательными аппаратами, которые имеют чёткие внешние знаки, позволяющие опознать их как состоящие на правительственной службе, и уполномочены для этой цели.

6. В случае преследования по горячим следам летательным аппаратом:

a) применяются *mutatis mutandis* положения пунктов 1–4;

b) летательный аппарат, отдающий приказ об остановке, должен сам активно преследовать судно, пока какое-либо судно или какой-либо другой летательный аппарат прибрежного государства, вызванный этим летательным аппаратом, 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 или как подозреваемое в совершении нарушения, если оно не получило приказа остановиться и одновременно не было преследуемо этим

(*Нидерланды против России*), в широком смысле право ПГС — это право прибрежного государства преследовать за пределами своих «территориальных вод» иностранное судно, нарушившее его законы, и принимать меры принуждения против него. Оно служит для того, чтобы такое иностранное судно не могло уйти от ответственности, сбежав в открытое море¹⁶⁴ (под защиту исключительной юрисдикции государства флага, добавлю я).

Прибрежное государство, обнаружившее иностранное судно, нарушающее его законы во внутренних водах, территориальном море или архипелажных водах, или имеющее основания полагать, что такое нарушение совершено, может преследовать это судно, которое пытается уйти, по всему мировому океану до территориального моря другого государства, и по итогам преследования — без согласия государства флага остановить, осмотреть и при необходимости задержать его и находящихся на нём лиц в открытом море. То есть в результате преследования по горячим следам в отношении иностранного судна в открытом море без согласия его государства флага может быть осуществлена юрисдикция того государства, чьи законы нарушены в пределах его территории. Право преследования по горячим следам должно быть прекращено, как только преследуемое судно входит в территориальное море государства флага или

летательным аппаратом или другими летательными аппаратами или судами, продолжающими непрерывное преследование.

7. Освобождения судна, задержанного в пределах юрисдикции какого-либо государства или отконвоированного в порт этого государства с целью проведения расследования компетентными властями, нельзя потребовать лишь на том основании, что судно в ходе своего следования конвоировалось через какую-либо часть исключительной экономической зоны или открытого моря, когда обстоятельства сделали это необходимым.

8. 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 причинённые убытки или ущерб».

¹⁶⁴ “*Arctic Sunrise*” (*The Kingdom of the Netherlands v. The Russian Federation*), para. 245.

в территориальное море какого-либо третьего государства, если, конечно, преследующее государство не получит разрешения прибрежного государства на продолжение преследования.

Для правомерной реализации права преследования по горячим следам необходимо соблюсти несколько условий.

Первое. У прибрежного государства должны быть веские основания полагать, что иностранное судно нарушило его законы, применимые в соответствии с международным правом¹⁶⁵.

Второе. Преследование должно начаться тогда, когда иностранное судно или одна из его шлюпок находится во внутренних водах или в территориальном море, т. е. в пространстве, где совершено преступление. (Вопрос: можно ли начать преследование в территориальном море за преступление, совершённое во внутренних водах, и наоборот?) Оно считается начатым только при условии, если преследующее судно удостоверилось, 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 территории государства¹⁶⁶.

Упоминание не только судна, но и его лодок отражает применимую для целей преследования по горячим следам концепцию «конструктивного присутствия». Прибрежное государство вправе преследовать иностранное судно за нарушение закона на его территории даже в том случае, когда само судно не заходило в его территориальное море, оставалось за его пределами, тогда как в преступлении, например, в незаконной торговле или в незаконном рыболовстве в территориальном море этого государства участвовали лодки, спущенные с этого судна или действующие с ним заодно (оно

¹⁶⁵ Ibid., para. 247.

¹⁶⁶ Ibid., paras. 252, 267.

выступает в этом случае как «материнское» судно). Концепция «конструктивного присутствия» в ПГС напоминает концепцию с таким же названием, известную уголовному праву некоторых государств: это ситуация, когда лицо, находящееся где-либо ещё во время совершения преступления, считается находящимся на месте преступления, совершённого его агентами, представителями и т. п.¹⁶⁷

Третье. Преследование может быть начато только после подачи сигнала остановиться, зрительного или звукового, с дистанции, позволяющей иностранному судну увидеть или услышать этот сигнал. Смысл этого условия в том, что судно должно знать, что оно подозревается в совершении правонарушения и его начинают преследовать¹⁶⁸.

Четвёртое. Преследование должно быть непрерывным.

Пятое. ПГС может осуществляться только судами, имеющими право осуществлять обеспечительную юрисдикцию. (Нидерланды в деле *Арктик Санрайз* указывали на то, что это судно было остановлено вертолётom без чётких опознавательных знаков и лицами, высадившимися с него, и что это, соответственно, неправомерно. Арбитраж, изучив даже в отсутствие России факты, не согласился с этим тезисом,

¹⁶⁷ О «конструктивном присутствии» см., например: *Lewis R. The Doctrine of Constructive Presence and the Arctic Sunrise Award* (2015): *The Emergence of the "Scheme Theory"*// *Ocean Development & International Law*. Vol. 51 (2020). No. 1 — <https://doi.org/10.1080/00908320.2019.1617927>.

¹⁶⁸ Under Article 111(4), pursuit may only be commenced “after a visual or auditory signal to stop has been given at a distance which enables it to be seen or heard by the foreign ship.

... The parameters of the right of hot pursuit must be interpreted in the light of their object and purpose, having regard to the modern use of technology. The principal object of the rule regarding signals contained in Article 111(4) is to ensure that the pursued ship is made aware of the pursuit. It is the Tribunal’s understanding that VHF messages presently constitute the standard means of communication between ships at sea and can fulfil the function of informing the pursued ship”.

PCA, “*Arctic Sunrise*” (*The Kingdom of the Netherlands v. The Russian Federation*), paras. 253, 259.

отметив, что эти лица явно были российскими должностными лицами¹⁶⁹.)

Как отмечается в статье 111, летательный аппарат, отдающий приказ об остановке, должен сам активно преследовать судно, пока какое-либо судно или 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 или как подозреваемое в совершении нарушения, если оно не получило приказа остановиться и одновременно не было преследуемо этим летательным аппаратом или другими летательными аппаратами или судами, продолжающими непрерывное преследование.

Как отметил Трибунал по морскому праву в 1999 г. в решении по делу *Сайга-2 (Сент-Винсент и Гренадины против Гвинеи)*, условия осуществления права ПГС по статье 111 Конвенции кумулятивны; каждое из них должно быть соблюдено, чтобы преследование было легитимным по Конвенции¹⁷⁰. В этом деле Трибунал, например, признал невыполненными Гвинеей три условия ПГС: оно не было непрерывным, не был подан необходимый сигнал о начале преследования, и не было достаточных оснований для преследования¹⁷¹.

Как отмечается в статье 111, право преследования по горячим следам применяется *mutatis mutandis* к нарушениям в ИЭЗ или на континентальном шельфе, включая зоны безопасности вокруг установок на континентальном шельфе, законов и правил прибрежного государства, применимых

¹⁶⁹ Ibid., paras. 101–102.

¹⁷⁰ “SAIGA” (No. 2) (*Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea*), p. 59, para. 146.

¹⁷¹ Ibid., paras. 147–149.

в соответствии с Конвенцией в отношении ИЭЗ или континентального шельфа, включая такие зоны безопасности. Именно в этом контексте оно рассматривалось в деле *Арктик Санрайз*.

Арбитраж проанализировал *inter alia*, соблюла ли Россия все условия ПГС в ситуации, когда оно могло быть основанием для осуществления юрисдикции Россией как прибрежным государством в отношении судна Нидерландов. Арбитры пришли к выводу, что не было соблюдено условие непрерывности, поэтому Россия не могла на основании права преследования остановить и задержать судно без согласия государства флага¹⁷².

Обязанности государства флага

Юрисдикция государства флага над судном предполагает не только права, но и обязанности. В общем плане им посвящена статья 94, которая так и называется «Обязанности государства флага»¹⁷³. Несмотря на то, что она находится в Части VII

¹⁷² “*Arctic Sunrise*” (*The Kingdom of the Netherlands v. The Russian Federation*), paras. 242–275.

¹⁷³ «Статья 94

Обязанности государства флага

1. Каждое государство эффективно осуществляет в административных, технических и социальных вопросах свою юрисдикцию и контроль над судами, плавающими под его флагом.

2. Каждое государство, в частности:

а) ведёт 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; и

б) 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.

3. Каждое государство в отношении судов, плавающих под его флагом, принимает необходимые меры для обеспечения безопасности в море, в частности в том, что касается:

а) конструкции, оборудования и годности к плаванию судов;

Конвенции, посвящённой открытому морю, эта статья говорит об обязанностях государства флага, которые следуют за судном во всех пространствах. Статья 94 сначала указывает на обязанность каждого государства эффективно осуществлять юрисдикцию и контроль над судами, плавающими под его флагом, в административных, технических и социальных

б) комплектования, условий труда и обучения экипажей судов с учётом применимых международных актов;

с) пользования сигналами, поддержания связи и предупреждения столкновения.

4. В число таких мер входят меры, необходимые для обеспечения того, чтобы:

а) каждое судно перед регистрацией, а в дальнейшем через соответствующие промежутки времени, инспектировалось квалифицированным судовым инспектором и имело на борту такие карты, мореходные издания и навигационное оборудование и приборы, какие необходимы для безопасного плавания судна;

б) 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;

с) капитан, офицеры и, в необходимой степени, экипаж были полностью ознакомлены 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.

5. Принимая меры, предусмотренные в пунктах 3 и 4, каждое государство обязано придерживаться общепринятых международных правил, процедур и практики и предпринимать все необходимые шаги для обеспечения их соблюдения.

6. 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 любые меры, требуемые для исправления положения.

7. Каждое государство организует расследование достаточно квалифицированным лицом или лицами или под их руководством 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 серьёзных увечий, или серьёзному 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».

вопросах. А затем приводит перечень того, что государство флага должно делать для надлежащего осуществления юрисдикции и контроля. Этот перечень, как подтвердил Трибунал по морскому праву в *Консультативном заключении по запросу Субрегиональной комиссии по рыболовству*, носит индикативный, неисчерпывающий характер¹⁷⁴.

Законы и меры, о которых говорится в статье 94, касаются, в частности, регистрации судов, контроля за их конструкцией, оборудованием, состоянием, их обеспечения квалифицированными экипажами, обеспечения надлежащих условий труда для членов экипажа и проч. Практически по всем или очень многим из этих вопросов принимаются международные правила, и государство флага обязано обеспечивать их имплементацию.

Обращу внимание ещё на два юрисдикционных положения статьи 94.

В-первых, государство, которое имеет явные основания полагать, что надлежащая юрисдикция и контроль в отношении какого-либо судна не осуществляются (им может быть, прежде всего, государство порта и прибрежное государство), может сообщить о таких фактах государству флага. По получении такого сообщения государство флага обязано расследовать этот вопрос и, когда это уместно, принять любые меры, требуемые для исправления положения. Напомню, что статья 94 говорит об обязанности государства флага не просто осуществлять юрисдикцию в отношении своих судов, а осуществлять её эффективно. Возникает вопрос: должно ли государство флага дожидаться, когда другое государство сообщит ему о проблемах с осуществлением надлежащей юрисдикции, чтобы начать соответствующее расследование, или достаточно

¹⁷⁴ Request for Advisory Opinion submitted by the Sub-Regional Fisheries Commission, Advisory Opinion, 2 April 2015, ITLOS Reports 2015, p. 4, para. 117.

широко публично циркулирующей информации о «плохом» поведении судна, чтобы государство флага осуществило такое расследование? Например, Нидерланды знали из публично доступной информации и от России о том, что ещё до инцидента с «Приразломной» поведение судна «Арктик Санрайз» не раз создавало угрозу безопасности искусственных установок и сооружений, причём не только российских. Однако, будучи государством флага, Нидерланды не приняли мер по изменению поведения судна¹⁷⁵.

Для выполнения обязательств по статье 94 государство флага, как указал в 2015 г. Трибунал по морскому праву в *Консультативном заключении по запросу Субрегиональной комиссии по рыболовству*, обязано предусматривать в своём законодательстве меры по контролю и обеспечению выполнения соответствующих законов и правил¹⁷⁶. Добавлю: и осуществлять эти меры.

Во-вторых, в развитие статьи 97, касающейся уголовной юрисдикции в случае столкновения или другого навигационного инцидента, статья 94 обязывает государство флага организовать расследование 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 серьёзных увечий, или серьёзному ущербу судам или установкам другого государства, или морской среде.

¹⁷⁵ The Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation on certain legal issues highlighted by the action of the Arctic Sunrise against Prirazlomnaya platform, Ministry of Foreign Affairs, 5 August 2015, paras. 13.6–13.10 — <https://www.mid.ru/documents/10180/1641061/Arctic+Sunrise.pdf/bc7b321e-e692-46eb-bef2-12589a86b8a6>.

¹⁷⁶ “While the nature of the laws, regulations and measures that are to be adopted by the flag State is left to be determined by each flag State in accordance with its legal system, the flag State nevertheless has the obligation to include in them enforcement mechanisms to monitor and secure compliance with these laws and regulations”. Request for Advisory Opinion submitted by the Sub-Regional Fisheries Commission, Advisory Opinion, 2 April 2015, ITLOS Reports 2015, p. 4, para. 138.

V.

Национальная юрисдикция в пространствах, в которых прибрежное государство осуществляет юрисдикцию или/и суверенные права

Между открытым морем и территорией государства, т. е. обычно территориальным морем, находятся прилежащая зона и ИЭЗ, если они объявлены государством, а также континентальный шельф. В этих пространствах прибрежное государство обладает юрисдикцией (в прилежащей зоне) и юрисдикцией и суверенными правами (над ИЭЗ и шельфом). Эти юрисдикция и суверенные права предоставлены прибрежному государству только в определённых, ограниченных целях.

При установлении прилежащей зоны или ИЭЗ происходит именно распространение национальной юрисдикции на часть открытого моря. Но происходит это в соответствии с международным правом, во-первых, в том, что касается пространственных пределов, во-вторых, в том, что касается вопросов, по которым осуществляется юрисдикция прибрежного государства. И то и другое определяется Конвенцией 1982 года, которая устанавливает таким образом баланс между правами прибрежного государства и свободами открытого моря.

Прилежащая зона

Согласно статье 33 Конвенции¹⁷⁷, прилежащая зона — это зона, прилегающая к внешней границе территориального

¹⁷⁷ «Статья 33

Прилежащая зона

1. В зоне, прилежащей к его территориальному морю и называемой прилежащей зоной, прибрежное государство может осуществлять контроль, необходимый:

моря, в которой прибрежное государство может осуществлять контроль, необходимый только для (1) предотвращения нарушений таможенных, фискальных, иммиграционных или санитарных законов и правил в пределах его территории или территориального моря; (2) наказания за нарушение упомянутого законодательства, совершённое «в пределах его территории или территориального моря». Прилежащая зона не может распространяться за пределы 24 морских миль от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря. Отмечу неудачность формулировки «в пределах его территории или территориального моря», перекочевавшей из Конвенции о территориальном море и прилежащей зоне 1958 г. Эту формулировку скорректировали в российском Законе о внутренних водах, территориальном море и прилежащей зоне: в статье о прилежащей зоне указано «совершённое на территории Российской Федерации, включая территориальное море»¹⁷⁸.

Установление прилежащей зоны, как и территориального моря, — это право государства. Если зона не объявлена, её нет.

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, совершённое в пределах его территории или территориального моря.

2. Прилежащая зона не может распространяться за пределы двадцати четырёх морских миль от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря».

¹⁷⁸ Федеральный закон «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации» 1998 г. «Статья 23. Права Российской Федерации в прилежащей зоне

1. В прилежащей зоне Российская Федерация осуществляет контроль, необходимый для:

предотвращения нарушений таможенных, фискальных, иммиграционных или санитарных правил, установленных законами Российской Федерации и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации, действующих на территории Российской Федерации, включая территориальное море; наказания за нарушение указанных законов и правил, совершённое на территории Российской Федерации, включая территориальное море».

Далеко не все государства, имеющие выход к морю, объявили об установлении прилегающей зоны¹⁷⁹.

Появление прилегающей зоны связано с желанием прибрежного государства осуществлять контроль в непосредственной близости от своей морской территории за некоторыми видами деятельности, наносящими или могущими нанести ущерб на его территории. Юрисдикция прибрежного государства в прилегающей зоне носит экстерриториальный, функциональный характер.

Исторически появление этого института связано с борьбой против контрабанды. Но если раньше внимание обращалось прежде всего на налогово-таможенные прерогативы в прилегающей зоне, то сейчас прерогативы по иммиграционным и санитарным вопросам кажутся не менее важными.

В целях борьбы с торговлей археологическими и историческими объектами, найденными в море, статья 303 Конвенции даёт прибрежному государству право, при применении статьи 33, «предположить», что извлечение этих объектов со дна моря в прилегающей зоне без его одобрения приведёт к нарушению на его территории законодательства и правил, упомянутых в указанной статье¹⁸⁰. Таким образом, статья 303 в сочетании со статьёй 33 даёт прибрежному государству ещё одно основание для осуществления

¹⁷⁹ В Комментарий Прёльса говорится о 90 государствах, провозгласивших прилегающую зону. *Khan D. E. Article 33, mn 33' in: Proelss, UNCLOS, 1st edition 2017.*

¹⁸⁰ «Статья 303

Археологические и исторические объекты, найденные в море

1. Государства обязаны охранять археологические и исторические объекты, найденные в море, а также сотрудничать для этой цели.
2. В целях борьбы с торговлей такими объектами прибрежное государство может, при применении статьи 33, предположить, что их извлечение со дна моря в зоне, упомянутой в указанной статье, без его одобрения приведёт к нарушению в пределах его территории или его территориального моря законов и правил, упомянутых в указанной статье».

обеспечительной юрисдикции. Вопрос в том, в какой форме: только для целей предотвращения таких правонарушений или для их наказания тоже?

В статье 33 не говорится о том, что может делать прибрежное государство в прилегающей зоне при осуществлении контроля для предотвращения правонарушений на его территории. Можно предположить, что компетентные власти прибрежного государства могут без согласия государства флага посетить судно, провести его остановку, осмотр, обыск, запросить соответствующие документы и информацию и т. п.¹⁸¹ Видимо, можно, при наличии обоснованных подозрений, не разрешить судну проход в любой его форме через территориальное море.

Возникает, однако, вопрос: может ли прибрежное государство без согласия государства флага задержать, арестовать направляющееся в территориальное море судно или/и лиц, находящихся на его борту, для предотвращения преступления, например, за приготовление к преступлению?

Конвенция также не говорит о том, что может делать прибрежное государство при осуществлении контроля для наказания за нарушение упомянутых законов и правил, совершённое в пределах его территории. Очевидно, что контроль в прилежащей зоне в целях наказания правонарушителей осуществляется постфактум в отношении судов, выходящих из территориального моря или внутренних вод. Для целей наказания за нарушение, естественно, возможны те меры, которые применяются для целей предотвращения правонарушений. Но помимо этого, поскольку речь идёт о контроле для наказания, прибрежное государство, очевидно, может задержать судно и лиц на его борту и привести их в порт для дальнейшего преследования.

¹⁸¹ См., например, *Maritime Crime: A Manual for Criminal Justice*, pp. 40–42.

Эта ситуация чем-то напоминает ситуацию ПГС. Прибрежное государство задерживает судно в пределах морского пространства с одним правовым статусом за нарушение правил, действующих в пространстве с другим правовым статусом. И арест в прилежащей зоне за нарушение в пределах территории государства может быть произведён в результате преследования по горячим следам.

Юрисдикция, осуществляемая в соответствии со статьёй 33, очевидно, носит обеспечительный характер. Эта статья не наделяет прибрежное государство правом осуществлять предписательную юрисдикцию в прилежащей зоне. Вместе с тем обеспечительная юрисдикция в прилежащей зоне вряд ли может осуществляться без элементов предписательной. Например, прибрежное государство принимает правила осуществления обеспечительной юрисдикции в прилежащей зоне, предписывая, что и как его власти могут (не могут) и должны делать для предотвращения или наказания преступлений¹⁸².

Как и в других морских пространствах, некоторые государства пытаются так или иначе расширить свою юрисдикцию в прилежащей зоне на вопросы, по которым, согласно Конвенции, они не могут осуществлять в ней юрисдикцию. Отмечается, что большинство таких попыток касается распространения юрисдикции прибрежного государства в прилежащей зоне на вопросы, касающиеся защиты его безопасности и защиты подводного культурного наследия¹⁸³. Роач и Смит в работе, посвящённой т. н. чрезмерным

¹⁸² В Комментарий Прёльса отмечается, что текстуальное прочтение статьи 33 не оставляет сомнений в том, что Конвенция не разрешает прибрежному государству осуществлять в прилежащей зоне какую-либо предписательную юрисдикцию, а разрешает только ограниченную обеспечительную юрисдикцию. *Khan D.E. Article 33, mn 23, in: Proelss, UNCLOS, 1st edition, 2017.*

¹⁸³ См., например, *Roach J. A., Smith, R. W., Op. cit., p. 154.*

требованиям государств применительно к морю, указывают на соответствующие акты ряда государств Азии¹⁸⁴.

В деле *Эника Лексие* затрагивался вопрос о соответствии Конвенции 1982 года двух актов Индии: Акта 1976 г. О морских зонах и Уведомления Министерства внутренних дел 1981 г., согласно которым, в частности, на прилежащую зону Индии распространяется её юрисдикция по вопросам безопасности, а уголовная юрисдикция, по крайней мере, как утверждала Италия, в полном объёме распространяется за пределы территориального моря, что противоречит соответствующим положениям Конвенции 1982 года, в частности, статье 33¹⁸⁵.

Часто у прибрежного государства есть и прилежащая, и исключительная экономическая зоны (континентальный шельф есть всегда). Соответственно, в пределах 12 миль за внешней границей территориального моря прибрежное государство обладает как теми правами, той юрисдикцией, которыми оно обладает в прилежащей зоне, так и теми, которые имеет над ИЭЗ и континентальным шельфом.

Исключительная экономическая зона

ИЭЗ, как и прилежащая зона, прилегает к внешним пределам территориального моря. Она, согласно статье 55 Конвенции 1982 года, подпадает под установленный в Конвенции, прежде всего в её Части V, особый правовой режим, определяющий права и юрисдикцию прибрежного государства, а также права и свободы других государств¹⁸⁶. В соответствии со статьёй 57

¹⁸⁴ Ibid., pp. 154–156.

¹⁸⁵ “*Enrica Lexie*” (*the Italian Republic v. the Republic of India*), para. 260–274, 297–361.

¹⁸⁶ «Статья 55

Особый правовой режим исключительной экономической зоны

Исключительная экономическая зона представляет собой район, находящийся за пределами территориального моря и прилегающий к нему, который подпадает под установленный в настоящей Части особый правовой режим,

Конвенции её ширина не должна превышать 200 морских миль, отсчитываемых от исходных линий, от которых обмеряется ширина территориального моря.

Применительно к ИЭЗ Конвенция наделяет прибрежное государство не суверенитетом, а ограниченными суверенными правами и юрисдикцией в отношении ряда видов деятельности, связанной с живыми и неживыми ресурсами зоны, а другие государства могут, согласно Конвенции, пользоваться в этой зоне частью прав и свобод, которыми они, по Конвенции, пользуются в открытом море.

В доктрине в этой связи не утихает спор о том, является ли ИЭЗ частью открытого моря, или это зона особого рода (*sui generis*), или территориально это часть открытого моря, а функционально — зона *sui generis*¹⁸⁷.

Отмечается, что ответ на вопрос о статусе ИЭЗ — часть открытого моря, или двойной статус, или зона особого рода — влияет на толкование и применение прерогатив государства в этой морской зоне и что правовой статус ИЭЗ особенно важен для определения того, правовая позиция какого государства — прибрежного или других — имеет приоритет в случае конфликта юрисдикций¹⁸⁸. Вместе с тем арбитраж в деле *О морском охраняемом районе Чагос (Маврикий против Великобритании)*

согласно которому права и юрисдикция прибрежного государства и права и свободы других государств регулируются соответствующими положениями настоящей Конвенции».

¹⁸⁷ Например, Прёльс, комментируя статью 55, говорит о двойном правовом статусе ИЭЗ. *Proelss A. Article 55, mn 17, in: Proelss, UNCLOS, 1st edition 2017*. В этом же издании, но в комментарии к другой статье, Гильфойл утверждает, что общепринятый взгляд, который установился в ходе подготовительной работы над Конвенцией, состоял в том, что ИЭЗ не является ни открытым морем, ни продолжением территориального моря, а представляет собой зону *sui generis*, в которой режим открытого моря применяется в той мере, в которой он не заменяется правами, специально предоставленными прибрежному государству. *Guilfoyle D. Article 86, mn 3, in: Proelss, UNCLOS, 1st edition, 2017*.

¹⁸⁸ *Proelss A. Op. cit. Article 55, mn 18*.

отметил, что статья 55 Конвенции, а вопрос о статусе ИЭЗ часто обсуждается именно в связи с ней, “is principally concerned with the definition of the exclusive economic zone and, in the Tribunal’s view, adds nothing to the scope of the rights that Mauritius has already asserted pursuant to Article 56”¹⁸⁹. Надо ли понимать это высказывание арбитража как свидетельствующее о неважности всех споров о характере статуса зоны и о том, что вопрос о правах прибрежного государства надо рассматривать на основании статьи 56¹⁹⁰ без оглядки на статью 55? Этот вопрос оставляю вам.

Если прибрежное государство хочет пользоваться правами и осуществлять соответствующую юрисдикцию в исключительной экономической зоне, то, как и в случае

¹⁸⁹ PCA, in the matter of the Chagos Marine Protected Area Arbitration (*the Republic of Mauritius v. the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland*), Award of 18 march 2015, para. 303.

¹⁹⁰ «Статья 56

Права, юрисдикция и обязанности прибрежного государства в исключительной экономической зоне

1. Прибрежное государство в исключительной экономической зоне имеет:

a) суверенные права 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 путём использования воды, течений и ветра;

b) юрисдикцию, предусмотренную в соответствующих положениях настоящей Конвенции, в отношении:

i) создания и использования искусственных островов, установок и сооружений;

ii) морских научных исследований;

iii) защиты и сохранения морской среды;

c) другие права и обязанности, предусмотренные в настоящей Конвенции.

2. Прибрежное государство при осуществлении своих прав и выполнении своих обязанностей по настоящей Конвенции в исключительной экономической зоне должным образом учитывает права и обязанности других государств и действует в порядке, совместимом с положениями настоящей Конвенции.

3. Права, изложенные в настоящей статье в отношении морского дна и его недр, осуществляются в соответствии с Частью VI».

территориального моря и прилежащей зоны, оно должно публично установить её.

Юрисдикция прибрежного государства

Собственно, предназначение ИЭЗ состоит в распространении юрисдикции прибрежных государств на воды, прилегающие к их территориальному морю, для защиты природных ресурсов, важных для населения этих государств. Притязания прибрежных государств на подчинение этих морских пространств их власти Конвенция 1982 года отразила лишь отчасти.

Прибрежное государство, согласно статье 56 Конвенции, обладает в ИЭЗ суверенными правами в целях разведки, разработки, сохранения живых и неживых ресурсов, в первую очередь рыбных, и связанных с ними видов деятельности, управления ими. Оно также обладает юрисдикцией — предписательной и обеспечительной — относительно создания и использования искусственных островов, установок и сооружений; морских научных исследований, защиты и сохранения морской среды. Без согласия прибрежного государства эти ресурсы нельзя разведывать, добывать, нельзя устанавливать в ИЭЗ искусственные установки в этих целях, нельзя вести работы по производству энергии ветра и т. д. Речь идёт о воде и о морском дне и его недрах¹⁹¹. (Хотя права прибрежного государства в отношении дна и его недр в пределах ИЭЗ, т. е. 200 миль, конкретизированы в большей степени в статьях, касающихся континентального шельфа.)

¹⁹¹ “Article 56 is clear in allocating to the coastal State ... “sovereign rights for the purpose of exploring and exploiting, conserving and managing the natural resources, whether living or non-living, of the waters superjacent to the seabed and of the seabed and its subsoil, and with regard to other activities for the economic exploitation and exploration of the zone ...” The South China Sea Arbitration (*the Republic of the Philippines v. People’s Republic of China*), para. 700.

Посвящённая прерогативам прибрежного государства в ИЭЗ статья 56 Конвенции, важнейшая, хотя и не единственная в этом отношении, содержит неисчерпывающий перечень видов экономической деятельности, в отношении которых прибрежное государство обладает суверенными правами и юрисдикцией. То есть, с одной стороны, компетенция прибрежного государства *ratione materiae* в ИЭЗ, конечно, ограничена. У него есть только: (а) суверенные права в целях разведки, разработки, сохранения живых и неживых природных ресурсов и связанных с ними видов деятельности, управления ими; (б) юрисдикция относительно создания и использования искусственных островов, установок и сооружений; морских научных исследований, защиты и сохранения морской среды; (с) другие права, предусмотренные в Конвенции.

С другой стороны, ни статья 56, ни другие положения Конвенции, конкретизирующие её, не дают исчерпывающе ни перечня вопросов, по которым могут осуществляться суверенные права и юрисдикция прибрежного государства в сферах, широко сформулированных в статье 56, ни того, что оно может делать для реализации своих суверенных прав и юрисдикции.

Изложенные в весьма общем плане в статье 56 права и обязательства прибрежного государства в определённой мере конкретизированы другими положениями Конвенции. Суверенные права по ресурсам, например, конкретизированы статьями 61–67 Конвенции¹⁹²; юрисдикция относительно

¹⁹² «Статья 61

Сохранение живых ресурсов

1. Прибрежное государство определяет допустимый улов живых ресурсов в своей исключительной экономической зоне.
2. Прибрежное государство, с учётом имеющихся у него наиболее достоверных научных данных, обеспечивает путём надлежащих мер по сохранению и управлению, чтобы состояние живых ресурсов в исключительной экономической зоне не подвергалось опасности в результате чрезмерной эксплуатации.

создания и использования искусственных островов, установок

Прибрежное государство и компетентные международные организации, будь то субрегиональные, региональные или всемирные, в зависимости от обстоятельств, сотрудничают для достижения этой цели.

3. Такие меры также направлены на поддержание или восстановление популяций вылавливаемых видов на уровнях или до уровней, при которых может быть обеспечен максимальный устойчивый вылов, определяемый с учётом соответствующих экологических и экономических факторов, включая экономические нужды прибрежных рыболовецких общин и особые потребности развивающихся государств, и с учётом методов ведения рыбного промысла, взаимозависимости запасов, а также любых общерекомендованных международных минимальных стандартов, будь то субрегиональные, региональные или всемирные.

4. Прибрежное государство, принимая такие меры, учитывает последствия для видов, ассоциированных с вылавливаемыми видами или зависимых от них, в целях поддержания или восстановления популяций таких ассоциированных или зависимых видов выше уровней, на которых их воспроизводство может быть подвергнуто серьёзной опасности.

5. Передача имеющейся 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, включая государства, гражданам которых разрешено вести рыбный промысел в исключительной экономической зоне.

Статья 62

Использование живых ресурсов

1. Прибрежное государство содействует цели оптимального использования живых ресурсов исключительной экономической зоны без ущерба для статьи 61.

2. Прибрежное государство определяет свои возможности промысла живых ресурсов исключительной экономической зоны. Если прибрежное государство не имеет возможности выловить весь допустимый улов, оно путём соглашений и других договорённостей и в соответствии с положениями, условиями, законами и правилами, упомянутыми в пункте 4, предоставляет другим государствам доступ к остатку допустимого улова, специально учитывая положения статей 69 и 70, особенно в отношении упомянутых в них развивающихся государств.

3. Прибрежное государство, предоставляя доступ другим государствам в свою исключительную экономическую зону на основании настоящей статьи, принимает во внимание все относящиеся к этому факторы, включая, в частности, значение живых ресурсов данного района для экономики этого заинтересованного прибрежного государства и другие его национальные интересы, положения статей 69 и 70, потребности развивающихся государств данного субрегиона или региона в вылове части остатка и необходимости 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.

4. Граждане других государств, ведущие рыбный промысел в исключительной экономической зоне, соблюдают меры по сохранению и другие положения и условия, установленные в законах и правилах данного прибрежного государства. Эти законы и правила должны быть совместимы с настоящей Конвенцией и могут касаться, в частности, следующего:

- а) лицензирования рыбаков, рыболовных судов и оборудования, включая взимание сборов и другие формы оплаты, которые в отношении развивающихся прибрежных государств могут представлять собой адекватную компенсацию в виде денежных средств, оборудования и технологии, относящихся к рыбной промышленности;
- б) определения видов, которые могут вылавливаться, и установления квот вылова в отношении конкретных запасов или групп запасов, либо вылова на каждое судно в течение какого-либо периода времени, либо вылова гражданами любого государства в течение определённого периода;
- с) регулирования сезонов и районов рыбного промысла, видов, размеров и количества орудий лова, а также типов, размеров и количества рыболовных судов, которые могут быть использованы;
- д) установления возраста и размера рыбы и других видов, которые могут вылавливаться;
- е) определение информации, требуемой от рыболовных судов, включая статистические данные об уловах и промысловом усилии, а также сообщения о местонахождении судна;
- ф) проведения с разрешения и под контролем прибрежного государства определённых программ рыбохозяйственных исследований и регулирования проведения таких исследований, включая взятие проб уловов, использование проб и представление связанных с этим научных данных;
- г) размещения прибрежным государством наблюдателей или стажёров на борту таких судов;
- h) выгрузки такими судами всего или какой-либо части улова в портах прибрежного государства;
- и) положений и условий, относящихся к совместным предприятиям или другим совместным мероприятиям;
- j) потребностей в подготовке персонала и передаче технологии рыбного промысла, включая требования о расширении возможностей прибрежного государства по проведению рыбохозяйственных исследований;
- к) процедур обеспечения выполнения.

5. Прибрежные государства должным образом уведомляют о законах и правилах по сохранению живых ресурсов и управлению ими.

Статья 63

Запасы, встречающиеся в исключительных экономических зонах двух или более прибрежных государств, либо как в исключительной экономической зоне, так и в районе, находящемся за её пределами и прилегающем к ней

1. В случае, когда один и тот же запас или запасы ассоциированных видов встречаются в исключительных экономических зонах двух или более прибрежных государств, эти государства стремятся прямо или через

соответствующие субрегиональные или региональные организации согласовать меры, необходимые для координации и обеспечения сохранения и увеличения таких запасов, без ущерба для других положений настоящей Части.

2. В случае, когда один и тот же запас или запасы ассоциированных видов встречаются как в исключительной экономической зоне, так и в районе, находящемся за её пределами и прилегающем к ней, прибрежное государство и государства, ведущие промысел таких запасов в прилегающем районе, стремятся прямо или через соответствующие субрегиональные или региональные организации согласовать меры, необходимые для сохранения этих запасов в прилегающем районе.

Статья 64

Далеко мигрирующие виды

1. Прибрежное государство и другие государства, граждане которых ведут в данном районе промысел далеко мигрирующих видов, перечисленных в Приложении I, сотрудничают прямо или через соответствующие международные организации в целях обеспечения сохранения таких видов и содействия их оптимальному использованию во всём этом районе как в исключительной экономической зоне, так и за её 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 с целью создания такой организации и участвуют в её работе.

2. Положения пункта 1 применяются в дополнение к другим положениям настоящей Части.

Статья 65

Морские млекопитающие

Ничто в настоящей Части не ограничивает права прибрежного государства или в соответствующем случае компетенции международной организации запрещать, ограничивать или регулировать промысел морских млекопитающих более строго, чем это предусмотрено в настоящей Части. Государства сотрудничают 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.

Статья 66

Анадромные виды

1. Государства, в реках которых образуются запасы анадромных видов, в первую очередь заинтересованы в таких запасах и несут за них первоочередную ответственность.

2. Государство происхождения запасов анадромных видов обеспечивает их сохранение путём принятия соответствующих мер по регулированию рыбного промысла во всех водах к берегу от внешних границ своей исключительной экономической зоны и рыбного промысла, предусмотренного в пункте 3 b. Государство происхождения может, после консультаций с другими

упомянутыми в пунктах 3 и 4 государствами, ведущими промысел этих запасов, устанавливать общий объём допустимых уловов в отношении запасов, образующихся в его реках.

3. а) Промысел запасов анадромных видов ведётся 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 учётом требований, касающихся сохранения этих видов и потребностей в них государства происхождения.

б) Государство происхождения сотрудничает в сведениях 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 ведётся такой промысел.

с) Государства, упомянутые в подпункте б), которые участвуют на основе соглашения с государством происхождения в осуществлении мер по возобновлению запасов анадромных видов, в особенности путём участия в расходах на эти цели, пользуются особым вниманием со стороны государства происхождения в отношении промысла запасов, образующихся в его реках.

д) Обеспечение выполнения правил, касающихся запасов анадромных видов, за пределами исключительной экономической зоны осуществляется на основе соглашения между государством происхождения и другими заинтересованными государствами.

4. В случае, когда запасы анадромных видов мигрируют в воды или через воды к берегу от внешних границ исключительной экономической зоны какого-либо государства, иного, чем государство происхождения, такое государство сотрудничает с государством происхождения в сохранении таких запасов и в управлении ими.

5. Государство происхождения запасов анадромных видов и другие государства, ведущие промысел этих запасов, достигают договорённости в целях осуществления положений настоящей статьи, в соответствующих случаях через посредство региональных организаций.

Статья 67

Катадромные виды

1. Прибрежное государство, в водах которого запасы катадромных видов проводят большую часть своего жизненного цикла, несёт ответственность за управление этими запасами и обеспечивает мигрирующей рыбе доступ в эти воды и выход из них.

2. Промысел запасов катадромных видов ведётся только в водах к берегу от внешних границ исключительных экономических зон. Когда промысел ведётся в исключительных экономических зонах, он подпадает под действие

и сооружений — в статье 60¹⁹⁵; относительно морских научных

настоящей статьи и других положений настоящей Конвенции, касающихся рыболовства в этих зонах.

3. 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, регулируется соглашением между государством, упомянутым в пункте 1, и другим заинтересованным государством. Такое соглашение должно обеспечивать рациональное управление этими запасами и принимать во внимание обязанности государства, упомянутого в пункте 1, в отношении поддержания этих запасов».

¹⁹⁵ «Статья 60

Искусственные острова, установки и сооружения в исключительной экономической зоне

1. Прибрежное государство в исключительной экономической зоне имеет исключительное право сооружать, а также разрешать и регулировать создание, эксплуатацию и использование:

- а) искусственных островов;
- б) установок и сооружений для целей, предусмотренных в статье 56, и для других экономических целей;
- с) установок и сооружений, которые могут препятствовать осуществлению прав прибрежного государства в зоне.

2. 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.

3. О создании таких искусственных островов, установок или сооружений должно даваться надлежащее оповещение, а постоянные средства предупреждения об их наличии должны содержаться в исправном состоянии. Любые покинутые или более неиспользуемые установки или сооружения должны быть убраны в целях обеспечения безопасности судоходства с учётом 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, даётся надлежащее оповещение.

4. Прибрежное государство может там, где это необходимо, устанавливать вокруг таких 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 учётом применимых международных стандартов. Эти зоны устанавливаются

исследований — в Части XIII, а защиты и сохранения морской среды — в Части XII Конвенции.

Деление на «суверенные права» в отношении разведки, разработки, сохранения ресурсов и управления ими и «юрисдикцию» в отношении искусственных островов, установок и сооружений, морских научных исследований и защиты и сохранения морской среды появилось в ходе подготовки Конвенции в середине 70-х годов и, несмотря на попытки изменения этой терминологии, сохранилось в Конвенции¹⁹⁴.

Давайте ещё раз посмотрим, теперь применительно к ИЭЗ, есть ли разница между «суверенными правами» и «юрисдикцией». С одной стороны, раз те, кто формулировал положения статьи 56, использовали два разных термина в двух соседних параграфах для обозначения прерогатив прибрежного государства в отношении различных групп вопросов, напрашивается вывод о том, что это должны быть разные прерогативы. С другой, — разбор того, в чём состоят суверенные права, о которых говорится в статье 56, как

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. О протяжённости зон безопасности даётся 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.

7. Искусственные острова, установки и сооружения и зоны безопасности вокруг них не могут устанавливаться, если это может создать помехи для использования признанных морских путей, имеющих существенное значение для международного судоходства.

8. Искусственные острова, установки и сооружения не обладают статусом островов. Они не имеют своего территориального моря, и их наличие не влияет на определение границ территориального моря, исключительной экономической зоны или континентального шельфа».

¹⁹⁴ *Proelss A. Op. cit. Article 56, mn 5.*

представляется, не позволяет найти это различие. Например, суверенные права прибрежного государства в отношении рыболовства, о которых в общем плане говорится в статье 56, раскрываются в статье 73 «Обеспечение выполнения законов и правил прибрежного государства»¹⁹⁵. В ней идёт речь о том, что может делать прибрежное государство в осуществление своих суверенных прав на разведку, эксплуатацию, сохранение живых ресурсов и управление ими в ИЭЗ. В статье, в частности, не исчерпывающим образом перечислены меры, которые это государство вправе принимать для обеспечения соблюдения законов и правил, принятых им в соответствии с Конвенцией. Из текста статьи 73 очевидно, что суверенные права раскрываются через реализацию обеспечительной и предписательной юрисдикции прибрежного государства.

Статья 73 прямо не говорит, что прибрежное государство имеет право принимать законодательство, касающееся живых ресурсов в ИЭЗ. Но она прямо говорит о его праве обеспечивать выполнение такого законодательства. Стало быть, и общее право издавать соответствующие предписания у прибрежного государства есть. Другие положения Конвенции, следующие

¹⁹⁵ «Статья 73

Обеспечение выполнения законов и правил прибрежного государства

1. Прибрежное государство в осуществление своих суверенных прав на разведку, эксплуатацию, сохранение живых ресурсов и управление ими в исключительной экономической зоне может принимать такие меры, включая досмотр, инспекцию, арест и судебное разбирательство, которые могут быть необходимы для обеспечения соблюдения законов и правил, принятых им в соответствии с настоящей Конвенцией.
2. Арестованное судно и его экипаж освобождаются незамедлительно после предоставления разумного залога или другого обеспечения.
3. Наказания, налагаемые прибрежным государством за нарушение законов и правил рыболовства в исключительной экономической зоне, не могут включать тюремное заключение, при отсутствии соглашения заинтересованных государств об обратном, или любую другую форму личного наказания.
4. В случае ареста или задержания иностранного судна прибрежное государство незамедлительно уведомляет государство флага через соответствующие каналы о принятых мерах и о любом последовавшем наказании».

за статьёй 56, также говорят о предписательной юрисдикции прибрежного государства. Например, согласно п. 1 статьи 61 «Сохранение живых ресурсов» прибрежное государство обязано определять допустимый улов живых ресурсов в своей ИЭЗ (попутно отмечу, что это именно обязанность прибрежного государства, что может быть не вполне ясно из русского текста Конвенции). Очевидно, что для этого государство издаёт соответствующие предписания. Использование живых ресурсов, прежде всего рыболовство, также осуществляется в соответствии с применимыми правилами. Согласно, в частности, п. 4 статьи 62 «Использование живых ресурсов» иностранные граждане (речь скорее идёт о физических и юридических лицах), ведущие рыбный промысел в ИЭЗ, должны соблюдать меры по сохранению и другие положения и условия, установленные в законах и правилах прибрежного государства. И далее в статье приводится перечень вопросов, по которым прибрежное государство может принимать правила. И этот перечень тоже не является исчерпывающим, как подтвердил в 2014 г. Трибунал в решении по делу *Вирджиния Джи*, сторонами в котором были *Панама и Гвинея-Бисау*¹⁹⁶.

В этом же решении указывается, что термин «суверенные права» охватывает все права, связанные с разведкой, разработкой, сохранением природных ресурсов и управлением ими, включая права принимать необходимые обеспечительные меры¹⁹⁷.

Для полноты картины или, наоборот, для её большего смешения, можно добавить, что пункты 2 и 3 статьи 56 говорят не о «суверенных правах» и «юрисдикции» прибрежного государства, а просто о его «правах», в том числе о правах в отношении дна и недр ИЭЗ, указанных в пункте 1 статьи 56.

¹⁹⁶ “*Virginia G*” (*Panama/Guinea-Bissau*), p. 4, para. 213.

¹⁹⁷ *Ibid.*, para. 211.

По мнению Тревеса, не стоит придавать слишком большое значение поиску различий между концепциями суверенных прав и юрисдикции, а права, которые они влекут за собой, надо определять не столько значением этих терминов, сколько анализом прав, которые конкретные статьи Конвенции и общее международное право признают за прибрежным государством¹⁹⁸.

Подчеркну, как следует уже из названия ИЭЗ — «экономическая», права прибрежного государства в ней касаются экономики, и отнюдь не всех её аспектов, а только тех, которые прямо или косвенно предусмотрены Конвенцией 1982 года. В этой морской зоне у прибрежного государства нет, например, прав и юрисдикции, касающихся военной безопасности или регулирования пассажирских перевозок. При этом статья 56(2) предусматривает дополнительное

¹⁹⁸ “The terminology used in UNCLOS seems to suggest that the coastal States’ rights indicated with the term ‘sovereignty’ are more intense, more exclusive than ‘sovereign rights’, and that ‘sovereign rights’ are more intense, more exclusive than ‘jurisdiction’. While this may be true, too much importance should not be given to a search for the difference between these concepts. The rights they entail are to be ascertained, more than by the meaning of the terms, by an analysis of the rights which specific articles of UNCLOS (for instance those set out in parts V and XIII of UNCLOS, concerning fisheries and scientific research in the EEZ) and general international law recognize to the coastal State”. Treves T. Coastal States’ rights in the maritime areas under UNCLOS // *Revista de Direito Internacional, Brazilian Journal of International Law*, Vol. 12 (2015), No. 1, 41. Прёлс, со ссылкой на бывшего судью Трибунала по морскому праву Нельсона, утверждает:

“[N]o *prima facie* difference in terms of scope exists between the categories of sovereign rights and jurisdiction, but that the reason for distinguishing between them can be derived from the phrase ‘as provided for in the relevant provisions of the Convention’ [это словосочетание квалифицирует юрисдикцию прибрежного государства в п.1 (b) статьи 56; при этом такого ограничения нет применительно к суверенным правам в п.1 (a) статьи 56 — PK]. This part of Art. 56(1)(b) evidences that the term ‘jurisdiction’ ought to be considered as a **proxy** for the further development and substantiation of the respective subject matter by the other provisions of the Convention. Their scope automatically defines the scope of the coastal State’s jurisdiction in terms of Art. 56(1)(b). Viewed from this perspective, jurisdiction could theoretically reach as far as (or even further than) the sovereign rights of the coastal State under Art. 56 (1)(a)”. Proelss A. Op. cit. Article 56, mn 20.

ограничение прав прибрежного государства: прибрежное государство должно реализовывать предоставленные ему права, юрисдикцию, его обязательства в ИЭЗ, (а) должным образом учитывая права и обязанности других государств в ней, и (б) в порядке, совместимом с положениями Конвенции.

В решении по делу *Энрика Лексие*, например, подчёркивается, что суверенные права Индии в её ИЭЗ не являются неограниченными, но должны быть сбалансированы с правами и обязанностями других государств в исключительной экономической зоне, и что это подтверждается обязательством должного учёта по статье 56(2). (Таковыми другими правами и обязанностями в данном деле были право и обязанность других государств защищать свои суда от пиратства в соответствии со статьёй 110 Конвенции.)¹⁹⁹

Права и обязанности других государств в исключительной экономической зоне. Юрисдикция государства флага в ИЭЗ

Правам и обязанностям неприбрежных государств в ИЭЗ посвящена статья 58 Конвенции²⁰⁰. Она — противовес статьи 56.

¹⁹⁹ “*Enrica Lexie*” (*the Italian Republic v. the Republic of India*), paras. 954–955.

²⁰⁰ «Статья 58

Права и обязанности других государств в исключительной экономической зоне

1. В исключительной экономической зоне все государства как прибрежные, так и не имеющие выхода к морю, пользуются, при условии соблюдения соответствующих положений настоящей Конвенции, указанными в статье 87 свободами судоходства и полётов, прокладки подводных кабелей и трубопроводов и другими правомерными с точки зрения международного права видами использования моря, относящимися к этим свободам, такими, как связанные с эксплуатацией судов, летательных аппаратов и подводных кабелей и трубопроводов, и совместимыми с другими положениями настоящей Конвенции.

2. Статьи 88–115 и другие соответствующие нормы международного права применяются к исключительной экономической зоне постольку, поскольку они не являются несовместимыми с настоящей Частью.

3. Государства при осуществлении своих прав и выполнении своих обязанностей по настоящей Конвенции в исключительной экономической зоне должным образом учитывают права и обязанности прибрежного государства и соблюдают

Согласно статье 58, в ИЭЗ все государства, при условии соблюдения соответствующих положений Конвенции, пользуются указанными в статье 87 «Свобода открытого моря» свободами судоходства и полётов, прокладки подводных кабелей и трубопроводов и другими правомерными с точки зрения международного права видами использования моря, относящимися к этим, подчеркну, только этим, свободам (например, связанным с эксплуатацией судов, летательных аппаратов и подводных кабелей и трубопроводов), и совместимыми с другими положениями Конвенции. Соответствующие положения Конвенции — это, как отметил судья Вукас, в частности, положения, определяющие прерогативы прибрежного государства²⁰¹.

Напомню, что в статье 87 есть ещё свобода возводить искусственные острова и другие установки, свобода рыболовства и свобода научных исследований. Эти свободы и связанные с ними права других государств в ИЭЗ не применимы. Как отметил арбитраж в деле *О Южно-Китайском море*, права других государств в ИЭЗ, детализированные в статье 58, ограничены судоходством, полётами, прокладкой подводных кабелей и трубопроводов и другими международно-правомерными видами использования моря, относящимся к этим трём свободам²⁰².

Статья 58 не только вводит в ИЭЗ упомянутые три свободы, но и предусматривает (пункт 2) применение к ней статей 88–115 Части Конвенции, касающейся открытого моря (и других

законы и правила, принятые прибрежным государством в соответствии с положениями настоящей Конвенции и другими нормами международного права, постольку, поскольку они не являются несовместимыми с настоящей Частью».

²⁰¹ “SAIGA” (No. 2) (*Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea*), p. 10, Separate Opinion of Judge Vukas, para. 6.

²⁰² The South China Sea Arbitration (*the Republic of the Philippines v. People’s Republic of China*), para. 700.

соответствующих норм международного права). Таким образом в ИЭЗ «приходит», например, и исключительная юрисдикция государства флага, и положения об иммунитете военных кораблей, о пиратстве, о праве преследования по горячим следам, которое применимо к нарушениям правил прибрежного государства в ИЭЗ. В деле *Арктик Санрайз* применительно к обеспечительной юрисдикции было отмечено, что статьи 92(1) и 58(2) Конвенции предусматривают исключительную юрисдикцию государства флага над его судами в ИЭЗ (это, как отметил арбитраж, включает суда, с помощью которых осуществляется право на мирный протест). По мнению арбитров в этом деле, вследствие исключительной юрисдикции государства флага над судами в ИЭЗ, прибрежное государство может осуществлять правоприменительные меры в отношении судна только с согласия государства флага. Из этого принципа есть исключения, на некоторые из которых арбитраж указал (в частности, пиратство; нарушение законодательства, применимого к искусственным установкам и сооружениям в ИЭЗ, зонам безопасности вокруг них; преследование по горячим следам; обеспечение применения прибрежным государством его законов, касающихся неживых ресурсов ИЭЗ; обеспечение применения прибрежным государством соответствующих международных или его собственных норм, касающихся защиты морской среды в ИЭЗ)²⁰³. Может возникнуть, впрочем, вопрос: не сформулирован ли этот тезис в данном деле как-то уж очень в пользу государства флага и в ущерб правам прибрежного государства?

Свободами открытого моря другие государства пользуются в ИЭЗ при условии соблюдения соответствующих положений Конвенции (например, касающихся зон безопасности, установленных прибрежным государством вокруг

²⁰³ “*Arctic Sunrise*” (*The Kingdom of the Netherlands v. The Russian Federation*), paras. 231, 236–241, 279–284.

искусственных установок в ИЭЗ, или прокладки подводных кабелей и трубопроводов, определение трассы для прокладки которых на шельфе осуществляется с согласия прибрежного государства).

Положения, касающиеся открытого моря, применяются к ИЭЗ постольку, поскольку не являются несовместимыми с положениями о правах прибрежного государства, содержащимися в Части V. Как отметили арбитры в деле *О Южно-Китайском море*, права других государств в этой морской зоне (т. е., в частности, право плавления их судов и юрисдикция государства флага) не включают «ограничение прибрежного государства» в эксплуатации живых ресурсов его собственной ИЭЗ; по их мнению, это было бы несовместимо с концепцией суверенных прав и исключительной юрисдикции прибрежного государства в отношении рыболовства, которая была центральной целью, обуславливающей введение концепции ИЭЗ²⁰⁴. Это было отмечено применительно к рыболовству, но, полагаю, также относится ко всем суверенным правам, которыми прибрежное государство пользуется по Конвенции в своей ИЭЗ.

Предусмотренная статьёй 58(3) обязанность государства флага соблюдать законодательство прибрежного государства об ИЭЗ (это законодательство должно соответствовать Конвенции и другим нормам международного права постольку, поскольку эти нормы не являются несовместимыми с Частью V) включает обязанность государства флага обеспечивать, чтобы суда и лица, находящиеся под его юрисдикцией, соблюдали соответствующие законы и правила прибрежного государства

²⁰⁴ “The rights of other States do not include restricting a coastal State from exploiting the living resources of its own exclusive economic zone. Indeed, the very notion is incompatible with the concept of sovereign rights and the exclusive jurisdiction over fisheries that was the central objective motivating the introduction of the exclusive economic zone concept ...”. *The South China Sea Arbitration (the Republic of the Philippines v. People’s Republic of China)*, para. 700.

в этом морском пространстве. Таким образом, государство флага, во-первых, само должно действовать так, чтобы не нарушать права прибрежного государства; во-вторых, должно принимать меры для обеспечения того, чтобы суда под его флагом, т. е. под его юрисдикцией, его граждане и юридические лица действовали так, чтобы не нарушать права прибрежного государства.

Например, в деле *О Южно-Китайском море* Филиппины утверждали, что Китай нарушил свои обязательства по статье 56 Конвенции уважать права и юрисдикцию Филиппин, не предотвратив разработку его гражданами и судами живых ресурсов в ИЭЗ Филиппин. По мнению Филиппин, в соответствии со статьёй 56 Конвенции государство обязано принимать меры, необходимые для недопущения разработки его гражданами живых ресурсов ИЭЗ другого государства-участника Конвенции²⁰⁵. Эта обязанность — следствие не только статьи 56, но статьи 58 Конвенции, которая среди прочего «приводит» в ИЭЗ юрисдикцию государства флага.

Конвенция возлагает специальные и общие обязательства на государство флага в иностранной ИЭЗ. Например, Конвенция, как отметил Трибунал по морскому праву в *Консультативном заключении по запросу Субрегиональной комиссии по рыболовству*, возлагает специальные обязательства на государство флага в статьях 58(3) и 62(4) относительно деятельности в ИЭЗ, в частности, касающиеся деятельности его граждан и юридических лиц. (Напомню, что, согласно статье 62(4), граждане других государств, ведущие рыбный промысел в исключительной экономической зоне, соблюдают меры по сохранению и другие положения и условия, установленные в законах и правилах данного прибрежного государства.) Государство флага, отметил Трибунал, обязано принимать

²⁰⁵ The South China Sea Arbitration (*the Republic of the Philippines v. People's Republic of China*), paras. 723, 725.

необходимые меры для обеспечения того, чтобы они не участвовали в незаконном рыболовстве²⁰⁶. Это, как указал Трибунал, вытекает и из его обязанностей по осуществлению юрисдикции государства флага в соответствии со статьёй 94 Конвенции²⁰⁷. С этими обязанностями по статье 94 связан и ряд общих обязательств государства флага по Конвенции 1982 года, которые оно должно соблюдать во всех морских пространствах, включая ИЭЗ. Это, в частности, обязательства, касающиеся защиты морской среды, по статьям 192 и 193 Конвенции²⁰⁸.

Баланс прав прибрежного государства и иных государств в ИЭЗ

Как вы помните, статья 56, определяя прерогативы прибрежного государства в ИЭЗ, обязывает его при их реализации должным образом учитывать права и обязанности других государств. Аналогичным образом статья 58 обязывает другие государства при осуществлении своих прав и выполнении своих обязанностей в ИЭЗ должным образом учитывать права и обязанности прибрежного государства и соблюдать его законы и правила относительно ИЭЗ.

Как и статья 56 применительно к прерогативам прибрежного государства, статья 58 формулирует права других государств также в весьма общем плане. Например, наделяя неприбрежные государства правом пользоваться в ИЭЗ не только упомянутыми тремя свободами, но и «другими

²⁰⁶ Request for Advisory Opinion submitted by the Sub-Regional Fisheries Commission, Advisory Opinion, 2 April 2015, ITLOS Reports 2015, p. 4, paras. 111, 124.

²⁰⁷ Ibid., para. 119; см. также paras. 116–118.

²⁰⁸ “The Convention contains provisions concerning general obligations which are to be met by the flag State in all maritime areas regulated by the Convention, including the exclusive economic zone of the coastal State. These general obligations are set out in articles 91, 92 and 94 as well as articles 192 and 193 of the Convention”. Ibid., para. 111.

правомерными видами использования моря, относящимися к этим свободам», Конвенция эти другие виды использования моря не перечисляет.

Статьи 56 и 58, взятые вместе, отражают существо института ИЭЗ²⁰⁹, компромисс между интересами прибрежных государств, стремившихся и во многом продолжающих стремиться к расширению своей юрисдикции в прилегающем море, и государств флага, отстаивающих свободу судоходства. В ИЭЗ прибрежное государство должно реализовывать свои права, включая юрисдикцию, должным образом учитывая (“due regard”) права и обязанности государств флага, а последние — прибрежного государства. Обязательство «должным образом учитывать» в Конвенции не раскрывается. Оно должно толковаться и применяться контекстуально²¹⁰.

Как, например, указал Трибунал по морскому праву в деле *О судне «Вирджиния Джи»*, требование к прибрежному государству должным образом учитывать права и обязанности других государств “is to be interpreted to imply that in the exercise of its powers pursuant to Article 73, paragraph 1, of the Convention, which includes boarding and inspection of foreign fishing vessels, the competent authorities of the coastal State shall proceed with all possible consideration”²¹¹.

В деле *О морском охраняемом районе архипелага Чагос* арбитраж пришёл, в частности, к выводу о том, что обычное значение «должным образом учитывать» требует от Великобритании учитывать права Маврикия таким образом, как этого требуют обстоятельства и характер этих прав. Арбитраж

²⁰⁹ Об этом говорят и оба комментария к Конвенции: *Proelss A.* Op. cit. Article 58, mn 1; *Nordquist M.H., Nandan S.N., Rosen Sh.* (Eds.). *United Nations Conventions on the Law of the Sea 1982: A Commentary*, vol. II (1993), p. 526.

²¹⁰ “*Enrica Lexie*” (*the Italian Republic v. the Republic of India*), paras. 973–975, 978.

²¹¹ “*Virginia G*” (*Panama/Guinea-Bissau*), p. 4, para. 347.

отказался признавать, что формула «должным образом учитывать» является правилом универсального характера. По мнению арбитража, с одной стороны, Конвенция (статья 56(2)) не накладывает на Великобританию обязательство избегать любого ущемления прав Маврикия, с другой, — не позволяет ей действовать так, как она захочет, просто принимая к сведению эти права. Скорее степень учёта, требуемого Конвенцией, зависит от обстоятельств, прав другого государства, их характера, их потенциального ущемления в результате планируемых мер, наличия альтернативных мер и проч. В большинстве случаев такая оценка включает необходимость каких-то консультаций с этим другим государством²¹².

В другом случае о применении и нарушении этого обязательства говорилось в контексте статьи 58. В деле *О Южно-Китайском море* арбитраж учёл позицию по обязательству «должного учёта» арбитража по делу *Чагос* и констатировал нарушение государством флага — Китаем — этого обязательства в отношении прибрежного государства — Филиппин. В этом деле арбитраж счёл, что одной из разновидностей обязательства государства флага должным образом учитывать права прибрежного государства является обязательство должной осмотрительности (“due diligence”). Оно, в частности, состоит в том, что государство флага должно принимать все необходимые меры для предотвращения незаконного рыбного промысла его судами и гражданами. С точки зрения арбитража, что-либо меньшее, чем должная осмотрительность государства флага в предотвращении незаконного рыболовства его гражданами в ИЭЗ другого государства, не соответствовало бы обязательству должного учёта в соответствии со статьёй 58(3) Конвенции. Арбитраж признал, что масштаб этого обязательства, его применимость к судам, ведущим промысел

²¹² Chagos Marine Protected Area Arbitration (*Mauritius v. United Kingdom*), para. 519.

в ИЭЗ другого государства, во многих случаях трудно оценить. Но это, по его мнению, не касается рассматриваемого случая, в котором китайские государственные суда сопровождали и защищали китайские же частные рыболовные суда, действующие в ИЭЗ Филиппин, а их деятельность была организована китайским правительством. Арбитраж признал, что поскольку Китай не осуществил должную осмотрительность в отношении рыболовных судов под его флагом, не приняв меры к недопущению незаконного лова в ИЭЗ Филиппин, он тем самым нарушил обязательство должного учёта суверенных прав Филиппин в отношении рыболовства по статье 58(3)²¹³.

Арбитраж опирался в данном случае и на позиции, сформулированные Трибуналом по морскому праву в *Консультативном заключении по запросу субрегиональной комиссии по рыболовству*. Трибунал отметил, в частности, что “the liability of the flag State does not arise from a failure of vessels flying its flag to comply with the laws and regulations of the SRFC Member States concerning IUU fishing activities in their exclusive economic zones, as the violation of such laws and regulations by vessels is not *per se* attributable to the flag State. The liability of the flag State arises from its failure to comply with its ‘due diligence’ obligations concerning IUU fishing activities conducted by vessels flying its flag in the exclusive economic zones of the SRFC Member States”²¹⁴. При этом, как указал Трибунал, “the flag State is not liable if it has taken all necessary and appropriate measures to meet its ‘due diligence’ obligations to ensure that vessels flying its flag do not conduct IUU fishing activities in the exclusive economic zones of the SRFC Member States”²¹⁵.

²¹³ The South China Sea Arbitration (*the Republic of the Philippines v. People’s Republic of China*), paras. 743, 744, 754–757.

²¹⁴ ITLOS, Request for an Advisory Opinion submitted by the Sub-Regional Fisheries Commission (SRFC) (Request for Advisory Opinion submitted to the Tribunal), Advisory Opinion, 2 April 2015, ITLOS Reports 2015, p. 44, para. 146.

²¹⁵ Ibid., para. 148.

Тревес отмечает, что взаимный «должный учёт» (по статьям 56 и 58) не даёт приоритета правам прибрежного государства или свободам других государств. Это обязательство государств осуществлять свои права, уважая права других, и добросовестно стараться найти возможность осуществить права заинтересованных государств²¹⁶.

Конвенция отражает тот баланс интересов и тот компромисс, которые были достигнуты почти 50 лет назад. Практика государств, как в том, что касается различных видов деятельности в ИЭЗ, так и в том, что касается понимания прибрежными государствами своих интересов и интересов международного сообщества и осуществления ими своей юрисдикции для защиты этих интересов, развивается. Разговоры о «ползучей юрисдикции» прибрежных государств, начавшиеся до принятия Конвенции 1982 года, продолжаются. Соответственно, продолжаются и споры между государствами относительно того, что могут делать в ИЭЗ прибрежные и другие государства, каковы права и обязательства прибрежного государства и государства флага в ИЭЗ, имеют ли право, в частности, прибрежные государства осуществлять юрисдикцию в тех или иных случаях в отношении деятельности других государств в ИЭЗ, соответствуют ли принимаемые ими предписания положениям Конвенции об ИЭЗ, и проч.

Как и в случае с другими морскими пространствами, некоторые государства распространяют на ИЭЗ свою юрисдикцию, выходя за рамки того, что предусмотрено Конвенцией. Например, Сейшелы в 1999 г. приняли Акт о морских зонах, который распространял национальную юрисдикцию на все искусственные установки в их ИЭЗ, в то время как статьи 56 и 60 Конвенции, как считается, предоставляют прибрежному государству юрисдикционные

²¹⁶ *Treves T. Coastal States' rights in the maritime areas under UNCLOS*, p. 42.

права только в отношении искусственных установок для экономических целей²¹⁷.

Или, например, статья 73(3) прямо запрещает прибрежному государству наказывать нарушение законов и правил рыболовства в ИЭЗ тюремным заключением. Однако законодательство ряда государств такое наказание предусматривает²¹⁸. Предусмотрено лишение свободы за исследование, поиск, разведку, а также разработку, в том числе добычу (вылов), природных ресурсов исключительной экономической зоны Российской Федерации, проводимые без соответствующего разрешения, и статьёй 253 российского Уголовного кодекса²¹⁹.

²¹⁷ О реакции других государств на этот акт см., например, *Roach J. A., Smith R. W.*, *Op. cit.*, p. 175.

²¹⁸ Роач и Смит приводят список более чем 20 таких государств. См. *Ibid.*, p. 176.

²¹⁹ Уголовный кодекс Российской Федерации «Статья 253. Нарушение законодательства Российской Федерации о континентальном шельфе и об исключительной экономической зоне Российской Федерации (в ред. Федерального закона от 27.06.2018 N 157-ФЗ)

1. Незаконные создание, эксплуатация, использование искусственных островов, установок и сооружений на континентальном шельфе Российской Федерации, незаконное создание вокруг них или в исключительной экономической зоне Российской Федерации зон безопасности, а равно нарушение порядка создания, эксплуатации, использования, охраны и ликвидации созданных искусственных островов, установок и сооружений и средств обеспечения безопасности морского судоходства — наказываются штрафом в размере от ста тысяч до трёхсот тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осуждённого за период от одного года до двух лет, либо лишением права занимать определённые должности или заниматься определённой деятельностью на срок до трёх лет, либо исправительными работами на срок до двух лет, либо лишением свободы на срок до двух лет.

2. Исследование, поиск, разведка, а также разработка, в том числе добыча (вылов), природных ресурсов континентального шельфа Российской Федерации или исключительной экономической зоны Российской Федерации, проводимые без соответствующего разрешения, — наказываются штрафом в размере от пятисот тысяч до одного миллиона рублей или в размере заработной платы или иного дохода осуждённого за период от двух до пяти лет, либо принудительными работами на срок от двух до трёх лет со штрафом в размере от трёхсот тысяч до одного миллиона рублей или в размере заработной платы или иного дохода осуждённого за период от двух до пяти лет или без такового и с лишением

В то же время в некоторых случаях нельзя исключать, что распространение юрисдикции прибрежными государствами на какие-то вопросы в ИЭЗ (и это касается не только зоны), вроде бы не укладывающееся в рамки Конвенции 1982 года, может привести к формированию отличающейся от положений Конвенции нормы обычного международного права. Это может быть реальным, в частности, в тех случаях, когда прибрежное государство защищает не только свои интересы, но и интересы международного сообщества или считающиеся международным сообществом законными. Перспективными в этом отношении видятся, например, вопросы защиты окружающей среды.

Конфликты и споры в связи с неясностью распределения юрисдикционных прав в ИЭЗ

Как мы уже говорили, общий характер формулировок статей 56 и 58 и конкретизирующих их положений Конвенции, содержащиеся в них неисчерпывающие перечни прав и проч. нередко приводят к конфликтам или спорам

права занимать определённые должности или заниматься определённой деятельностью на срок от двух до трёх лет или без такового, либо лишением свободы на срок от двух до трёх лет со штрафом в размере от трёхсот тысяч до одного миллиона рублей или в размере заработной платы или иного дохода осуждённого за период от двух до пяти лет или без такового и с лишением права занимать определённые должности или заниматься определённой деятельностью на срок от двух до трёх лет или без такового.

3. Деяния, предусмотренные частями первой или второй настоящей статьи, совершённые лицом с использованием своего служебного положения либо группой лиц по предварительному сговору или организованной группой, – наказываются принудительными работами на срок от трёх до пяти лет со штрафом в размере от пятисот тысяч до одного миллиона рублей или в размере заработной платы или иного дохода осуждённого за период от трёх до пяти лет и с лишением права занимать определённые должности или заниматься определённой деятельностью на срок от трёх до пяти лет или без такового либо лишением свободы на срок от трёх до пяти лет со штрафом в размере от пятисот тысяч до одного миллиона рублей или в размере заработной платы или иного дохода осуждённого за период от трёх до пяти лет и с лишением права занимать определённые должности или заниматься определённой деятельностью на срок от трёх до пяти лет или без такового».

между государствами относительно того, что могут делать в ИЭЗ прибрежные и другие государства; каковы права и обязательства прибрежного государства и государства флага в этом морском пространстве; имеют ли право, в частности, прибрежные государства осуществлять юрисдикцию в тех или иных случаях в отношении деятельности других государств в нём; соответствуют ли принимаемые ими предписания положениям Конвенции об ИЭЗ и т. д. Проблема заключается в том, что Конвенция не всегда даёт ясный ответ на вопрос, куда отнести ту или иную деятельность — к правам прибрежного государства или к правам или свободам других государств, прежде всего государства флага²²⁰.

В качестве примеров таких видов деятельности в ИЭЗ приводят или ранее приводили гидрографические исследования, осуществляемые судами неприбрежного государства (если их рассматривать как морские научные исследования, то, согласно статье 56 и Части XIII Конвенции, нужно получать согласие прибрежного государства); бункеровку судов неприбрежного государства; проход через эту зону иностранных рыболовных судов; некоторые другие²²¹.

Статья 59 Конвенции, которая называется «Основа для урегулирования конфликтов относительно предоставления прав и юрисдикции в исключительной экономической зоне», говорит, что когда Конвенция не предоставляет прибрежному государству или другим государствам прав или юрисдикции в пределах исключительной экономической зоны и когда между интересами государств в этой связи возникает конфликт, его следует разрешать (“should be resolved”, “devrait etre résolu”) на основе справедливости и в свете всех относящихся к делу обстоятельств, с учётом важности затронутых интересов для каждой из сторон, а также для международного сообщества

²²⁰ *Treves T.* Coastal States’ rights in the maritime areas under UNCLOS, pp. 42–43.

²²¹ *Ibid.*, p. 4.

в целом. Подчеркну, именно «следует разрешать». Эта формулировка свидетельствует в пользу того, что перед нами не юридическое обязательство²²².

Гипотетическое применение этой статьи «витало в воздухе», например, в контексте дела о временных мерах *О судне Сан Падре Пио*²²³, но в этом деле она не была применена Трибуналом. Предметно дискутировалось сторонами возможное применение статьи 59 в деле *Энрика Лексие*²²⁴. Арбитраж отказался применять эту статью, указав, что к рассматриваемому спору применим ряд положений Конвенции 1982 года, которые предоставляют сторонам соответствующие права, и что, следовательно, не выполнено одно из условий её применения²²⁵.

Между тем, на основе Конвенции судебные и арбитражные органы, не прибегая к статье 59, постепенно проясняют, относится ли регулирование той или иной деятельности к прерогативам государства флага или прибрежного государства. Например, в решениях по делам *Сайга (№ 2)* и *Вирджиния Джи* Трибунал в определённой мере прояснил вопрос о правомерности бункеровки в иностранной ИЭЗ и о том, может ли прибрежное государство распространять на ИЭЗ действие своего налогового законодательства²²⁶. Трибуналу предстоит рассмотреть по существу и дело *О судне Сан Падре Пио*, касающееся деятельности Швейцарии в ИЭЗ Нигерии²²⁷. В этом деле Швейцария — государство флага — оспаривает действия прибрежного государства — Нигерии, которая в соответствии со

²²² См. на сей счёт, например, *Proelss A. Op. cit. Article 59, mn 6–10.*

²²³ См., в частности, *M/T “San Padre Pio” (Switzerland v. Nigeria)*, Provisional Measures, Order of 6 July 2019, ITLOS Reports 2018–2019, p. 375, Declaration of Judge Kittichaisaree, paras. 2–3.

²²⁴ “*Enrica Lexie*” (*the Italian Republic v. the Republic of India*), paras. 890–903.

²²⁵ *Ibid.*, paras. 909, 910.

²²⁶ “*SAIGA*” (No. 2) (*Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea*), p. 10, paras. 126–127; 131–138. “*Virginia G*” (*Panama/Guinea-Bissau*), p. 4, paras. 206–236.

²²⁷ “*San Padre Pio*” (No. 2) *Case (Switzerland/Nigeria)* — <https://www.itlos.org/cases/list-of-cases/case-no-29/>.

своим законодательством, действующим в её ИЭЗ, осуществила обеспечительную юрисдикцию — арестовала судно и 4-х членов экипажа во главе с капитаном — в отношении швейцарского судна «Сан Падре Пио», которое перегружало на нигерийское частное судно топливо для буровых установок, работающих в экономической зоне Нигерии.

Как отмечается в статье 56(3), права, изложенные в этой статье в отношении морского дна и его недр, осуществляются в соответствии с Частью VI. Часть VI посвящена континентальному шельфу, и в ней содержатся интересующие нас положения, касающиеся юрисдикции в отношении шельфа.

Континентальный шельф

В соответствии со статьёй 76(1) континентальный шельф прибрежного государства включает в себя морское дно и недра подводных районов, простирающихся за пределы его территориального моря на всём 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 расстояние²²⁸. То

²²⁸ «Статья 76

Определение континентального шельфа

1. Континентальный шельф прибрежного государства включает в себя морское дно и недра подводных районов, простирающихся за пределы его территориального моря на всём 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.
2. Континентальный шельф прибрежного государства не простирается далее пределов, предусмотренных в пунктах 4–6.
3. Подводная окраина материка включает находящееся под водой продолжение континентального массива прибрежного государства и состоит из поверхности

и недр шельфа, склона и подъёма. Она не включает дна океана на больших глубинах, в том числе его океанические хребты или его недра.

4. а) Для целей настоящей Конвенции прибрежное государство устанавливает внешнюю границу подводной окраины материка во всех случаях, когда эта окраина простирается более чем на 200 морских миль от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря, с помощью:

i) линии, проведённой в соответствии с пунктом 7 путём отсчёта от наиболее удалённых фиксированных точек, в каждой из которых толщина осадочных пород составляет по крайней мере 1 процент кратчайшего расстояния от такой точки до подножия континентального склона; либо

ii) линии, проведённой в соответствии с пунктом 7 путём отсчёта от фиксированных точек, отстоящих не далее 60 морских миль от подножия континентального склона.

б) Если нет доказательств об обратном, подножие континентального склона определяется как точка максимального изменения уклона в его основании.

5. Фиксированные точки, составляющие линию внешних границ континентального шельфа на морском дне, проведённую в соответствии с пунктом 4 а) (i) и (ii), 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 метров.

6. Несмотря на положения пункта 5, на подводных хребтах внешние границы континентального шельфа не выходят за пределы 350 морских миль от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря. Настоящий пункт не применяется к подводным возвышенностям, которые являются естественными компонентами материковой окраины, таким, как её плато, поднятия, вздутия, банки и отроги.

7. 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.

8. Данные о границах континентального шельфа за пределами 200 морских миль от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря, представляются соответствующим прибрежным государством в Комиссию по границам континентального шельфа, создаваемую в соответствии с Приложением II на основе справедливого географического представительства. Комиссия даёт 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 обязательными.

9. Прибрежное государство сдаёт на хранение Генеральному секретарю Организации Объединённых Наций карты и соответствующую информацию, включая геодезические данные, перманентно описывающие внешнюю границу

есть, по общему правилу, у государства, имеющего морской берег, есть 200-мильный «юридический» континентальный шельф, независимо от того, есть ли у него геологический шельф, то есть независимо от того, каково строение морского дна около берега²²⁹.

Континентальный шельф (как и территориальное море, и ИЭЗ) может быть меньше по соглашению о его разграничении с соседним государством, или больше, когда есть основания для его распространения, в соответствии с той же статьёй 76, за пределы 200 миль. В последнем случае внешняя граница такого расширенного или внешнего континентального шельфа устанавливается также в соответствии с Конвенцией, на основании рекомендаций Комиссии по границам континентального шельфа²³⁰. Данные о таком образом

его континентального шельфа. Генеральный секретарь надлежащим образом их публикует.

10. Настоящая статья не затрагивает вопроса о делимитации континентального шельфа между государствами с противоположными или смежными побережьями».

²²⁹ Шельф (англ. Shelf — отмель; уступ; риф; мель) или материковая отмель — выровненная область подводной окраины материка (береговая платформа), примыкающая к суше (ставшая подводной в результате разрушения волнами) и характеризующаяся общими с ней чертами рельефа и геологической структурой — <https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A8%D0%B5%D0%BB%D1%8C%D1%84>; <https://dic.academic.ru/dic.nsf/ruwiki/48267>.

²³⁰ Это новелла Конвенции 1982 г. Конвенция о континентальном шельфе 1958 г. предусматривала иное определение континентального шельфа: «Статья 1

В настоящих статьях термин «континентальный шельф» употребляется применительно:

а) к поверхности и недрам морского дна подводных районов, примыкающих к берегу, но находящихся вне зоны территориального моря, до глубины 200 метров, или, за этим пределом, до такого места, до которого глубина покрывающих вод позволяет разработку естественных богатств этих районов; б) к поверхности и недрам подобных подводных районов, примыкающих к берегам островов» — https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/conts.pdf.

установленной внешней границе передаются Генеральному Секретарю ООН, который публикует их.

Континентальный шельф, в отличие от территориального моря, прилежащей зоны и ИЭЗ, не требует установления.

Как отметил ещё в 1969 г. Международный Суд в решении по делам О континентальном шельфе в Северном море, “the rights of the coastal state in respect of the area of continental shelf that constitutes a natural prolongation of its land territory into and under the sea exist *ipso facto* and *ab initio*, by virtue of its sovereignty over the land, and as an extension of it in an exercise of sovereign rights for the purpose of exploring the seabed and exploiting its natural resources. In short, there is here an inherent right. In order to exercise it, no special legal process has to be gone through, nor have any special legal acts to be performed. Its existence can be declared (and many States have done this) but does not need to be constituted”. Суд назвал это самым фундаментальным из всех правил, относящихся к континентальному шельфу²³¹. Правда, стоит отметить, что тогда не было «расширенного» континентального шельфа.

Континентальный шельф и ИЭЗ — два различных института, хотя они и могут быть тесно связаны между собой. Но у прибрежного государства юридический континентальный шельф есть всегда, а ИЭЗ может и не быть (скажем, Италия — пример большого государства, у которого нет ИЭЗ). При этом суверенные права прибрежного государства над шельфом не затрагивают статус вод и воздушного пространства над шельфом, которые могут быть ИЭЗ или открытым морем²³².

²³¹ North Sea Continental Shelf Cases, Judgment, I.C.J. Reports, 1969, p. 3, para. 19.

²³² «Статья 78

Правовой статус покрывающих вод и воздушного пространства и права и свободы других государств

Юрисдикция прибрежного государства

В соответствии со статьёй 77 Конвенции прибрежное государство осуществляет над континентальным шельфом суверенные права в целях его разведки и разработки его природных ресурсов²³³. Эти права являются исключительными в том смысле, что, если прибрежное государство не производит разведку континентального шельфа или не разрабатывает его природные ресурсы, никто не может делать этого без определённо выраженного согласия прибрежного государства. И они не зависят от эффективной или фиктивной оккупации им шельфа или от прямого об этом заявления. Как отметил арбитраж в деле *О Южно-Китайском море*, эти права недвусмысленны и не требуют дальнейшей интерпретации²³⁴.

1. Права прибрежного государства на континентальный шельф не затрагивают правового статуса покрывающих вод и воздушного пространства над этими водами».

²³³ «Статья 77

Права прибрежного государства на континентальный шельф

1. Прибрежное государство осуществляет над континентальным шельфом суверенные права в целях его разведки и разработки его природных ресурсов.

2. Права, упомянутые в пункте 1, являются исключительными.

3. Права прибрежного государства на континентальный шельф не зависят от эффективной или фиктивной оккупации им шельфа или от прямого об этом заявления.

4. Упомянутые в настоящей Части природные ресурсы включают минеральные и другие неживые ресурсы морского дна и его недр, а также живые организмы, относящиеся к «сидячим видам», т. е. организмы, которые в период, когда возможен их промысел, 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.

²³⁴ “The Convention is clear on the allocation of rights within the exclusive economic zone and continental shelf. With respect to non-living resources, Article 77 of the Convention provides that the ‘coastal State’ — which in this case is necessarily the Philippines — ‘exercises over the continental shelf sovereign rights for the purpose of exploring it and exploiting its natural resources’. The Convention goes on to make clear that ‘[t]he rights referred to ... are exclusive in the sense that if the coastal State does not explore the continental shelf or exploit its natural resources, no one may undertake these activities without the express consent of the coastal State’. These provisions are unequivocal and require no further interpretation”. The South China Sea Arbitration (*the Republic of the Philippines v. People’s Republic of China*), para. 698.

Как мы уже говорили, суверенные права включают в себя юрисдикцию, и, соответственно, прибрежное государство обладает юрисдикцией над шельфом, необходимой для его разведки и разработки его природных ресурсов²³⁵. Согласно имеющимся оценкам, континентальный шельф занимает 30% морского дна²³⁶, соответственно, почти треть морского дна находится в определённой мере под юрисдикцией прибрежных государств.

Собственно, ещё КМП восприняла идею о том, что прибрежное государство может осуществлять контроль и юрисдикцию над континентальным шельфом, при том, однако, понимании, что такие контроль и юрисдикция осуществляются только для целей разработки ресурсов шельфа²³⁷, а в дальнейшем просто заменила контроль и юрисдикцию на суверенные права.

Природные ресурсы шельфа, согласно статье 77, включают минеральные и другие неживые ресурсы морского дна и его недр, а также живые организмы, относящиеся к т. н. сидячим видам. Что такое «сидячие виды», указывается в статье 77.

В отношении живых ресурсов шельфа Конвенция не устанавливает таких ограничений суверенных прав прибрежного государства, которые она предусматривает для его прав в отношении, например, рыбных ресурсов ИЭЗ. Согласно статье 62 Конвенции, если прибрежное государство не имеет возможности выловить весь допустимый улов, оно обязано предоставить другим государствам доступ к остатку допустимого улова. Аналогичного обязательства в отношении

²³⁵ “[R]ights conferred upon the coastal State cover all rights necessary for and connected with the exploration and exploitation of the natural resources of the continental shelf. Such rights include jurisdiction in connexion with the prevention and punishment of violations of the law”. Articles concerning the Law of the Sea with commentaries, 1956, p. 297.

²³⁶ Maggio A. R. Article 77, mn 18, in: Proelss, UNCLOS, 1st edition 2017.

²³⁷ Articles concerning the Law of the Sea with commentaries, 1956, pp. 295–296.

живых и неживых ресурсов шельфа в Конвенции нет. Статья 68 Конвенции указывает, что посвящённая ИЭЗ Часть V, а следовательно, и входящая в неё статья 62, не применяется к «сидячим» видам, как они определяются в статье 77²³⁸.

Вопрос о том, что относится к ресурсам шельфа, включая «сидячие» виды, имеет большое значение в том числе и потому, что у некоторых прибрежных государств нет ИЭЗ, и в таком случае их юрисдикция за пределами территориального моря распространяется только на ресурсы шельфа. Кроме того, у многих государств континентальный шельф есть и за пределами 200 миль. При наличии такого шельфа юрисдикция прибрежного государства в отношении ресурсов шельфа распространяется за пределы ИЭЗ.

Об актуальности темы свидетельствует, например, дело *О Снежном крабе (О судне «Сенатор»)*, которое рассматривалось в 2019 г. в порядке апелляции в Верховном суде Норвегии²³⁹, а теперь является предметом арбитражного разбирательства²⁴⁰. Этот вид крабов, распространённый в Баренцевом море, в Норвегии считается сидячим видом. Соответственно, согласно статье 77 Конвенции, его нельзя ловить без разрешения прибрежного государства. Уголовное дело было возбуждено против капитана и компании-

²³⁸ «Статья 68

«Сидячие» виды

Настоящая Часть не применяется к «сидячим» видам, как они определяются в пункте 4 статьи 77» [«сидячие виды» — организмы, которые в период, когда возможен их промысел, 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.]

²³⁹ Supreme Court of Norway, Judgment, 14 February 2019, in HR-2019-282-S (case no. 18-064307STR-HRET), criminal case. См., например: *De Pooter H. The Snow Crab Dispute in Svalbard* // ASIL Insights. Vol. 24 (2020), No. 4 — <https://www.asil.org/insights/volume/24/issue/4/snow-crab-dispute-svalbard>.

²⁴⁰ *Peteris Pildegovics and SIA North Star v. Kingdom of Norway* (ICSID Case No. ARB/20/11) — <https://icsid.worldbank.org/cases/case-database/case-detail?CaseNo=ARB/20/11>.

судовладельца латвийского судна, осуществлявшего лов краба. Одним из центральных вопросов дела был вопрос о том, относится ли краб к сидячим ресурсам (тогда на него распространяется юрисдикция Норвегии) или нет (тогда разрешение на его ловлю не требовалось). Верховный суд Норвегии, исходя среди прочего из положительного ответа на этот вопрос, оставил в силе решения нижестоящего суда, оштрафовавшего капитана и судовладельца за лов краба без разрешения норвежских властей. (Для России это дело интересно не только потому, что речь идёт о районе моря, в котором у нас во многом общие с Норвегией ресурсные интересы, а снежный краб также считается сидячим видом, и что капитан — российский гражданин, но и потому, что в разбирательстве затрагиваются вопросы правового режима морских пространств вокруг Шпицбергена.)

Прибрежное государство, согласно статье 78 Конвенции, должно осуществлять права над шельфом таким образом, чтобы не ущемлять осуществление судоходства и других прав и свобод других государств, предусмотренных в Конвенции, или приводить к любым неоправданным помехам их осуществлению. В то же время, это положение не может истолковываться таким образом, чтобы лишать прибрежное государство его соответствующих Конвенции прав и юрисдикции над шельфом.

Сформулированные в статье 77 общие положения о правах прибрежного государства над континентальным шельфом конкретизируются в определённой степени в других положениях Конвенции.

Как мы помним, статья 58 «импортирует» в экономическую зону часть предусмотренных статьёй 87 свобод открытого моря, включая свободу прокладывать подводные кабели и трубопроводы. Статья 79 подтверждает эту свободу

применительно к континентальному шельфу²⁴¹. При этом, однако, согласно статье 79, трасса для прокладки трубопроводов определяется с согласия прибрежного государства. То есть, с одной стороны, все государства имеют право прокладывать трубопроводы через иностранный континентальный шельф, но, с другой, — проложить их можно только по тому маршруту, с которым будет согласно прибрежное государство. Юридически, прибрежное государство не может превратить вопрос о трассе трубопровода, прокладываемого на его шельфе иностранным государством, гражданином или компанией, в лишение их права проложить трубопровод. Это было бы нарушением статей 58 (если у прибрежного государства есть ИЭЗ) и 79, а также, полагаю, статьи 300 Конвенции, касающейся добросовестного осуществления прав и юрисдикции по Конвенции²⁴².

²⁴¹ «Статья 79

Подводные кабели и трубопроводы на континентальном шельфе

1. Все государства имеют право прокладывать подводные кабели и трубопроводы на континентальном шельфе в соответствии с положениями настоящей статьи.

2. При условии соблюдения права прибрежного государства принимать разумные меры для разведки континентального шельфа, разработки его природных ресурсов и предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения от трубопроводов это государство не может препятствовать прокладке или поддержанию в исправности таких кабелей или трубопроводов.

3. Определение трассы для прокладки таких трубопроводов на континентальном шельфе осуществляется с согласия прибрежного государства.

4. Ничто в настоящей Части не затрагивает право прибрежного государства определять условия прокладки кабелей или трубопроводов, проходящих по его территории или в территориальном море, или его юрисдикцию в отношении кабелей и трубопроводов, проложенных или используемых в связи с разведкой его континентального шельфа, разработкой его ресурсов или эксплуатацией искусственных островов, установок или сооружений под его юрисдикцией.

5. При прокладке подводных кабелей и трубопроводов государства должным образом учитывают уже проложенные кабели и трубопроводы. В частности, не должны ухудшаться возможности ремонта существующих кабелей и трубопроводов».

²⁴² «Статья 300

Добросовестность и незлоупотребление правами

Государства-участники добросовестно выполняют принятые на себя по настоящей Конвенции обязательства и осуществляют права и юрисдикцию

Очевидно, что права прибрежного государства разведывать и разрабатывать ресурсы своего шельфа в какой-то момент могут войти в конфликт с правами других государств прокладывать кабели и трубопроводы на этом шельфе и поддерживать их в рабочем состоянии. Предоставление прибрежному государству права давать или не давать согласие на конкретную трассу трубопроводов — один из юридических инструментов предотвращения такого конфликта. Другой такой инструмент — пункт 2 статьи 79. В соответствии с ним, при условии соблюдения права прибрежного государства принимать разумные меры для разведки континентального шельфа, разработки его природных ресурсов и предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения от трубопроводов, это государство не может препятствовать прокладке или поддержанию в исправности таких кабелей или трубопроводов.

Благодаря этому положению, прибрежное государство может запретить вообще или временно прокладку трубопроводов и кабелей в каком-то районе своего шельфа, если, например, намерено осуществить в этом районе свои права в отношении его ресурсов, минеральных или живых, или хочет защитить какой-то экологически уязвимый район шельфа от потенциально вредного воздействия, связанного с прокладкой или функционированием трубопровода. «Разумность» этих мер — критерий, который подлежит толкованию и оценке контекстуально в каждом конкретном случае. И в любом случае правом принимать соответствующие меры прибрежное государство должно пользоваться таким образом, чтобы не лишить иностранных акторов права прокладки кабелей и трубопроводов.

и пользуются свободами, признанными в настоящей Конвенции, таким образом, чтобы не допускать злоупотребления правами».

Как отметил арбитраж в деле *О Южно-Китайском море*, ничто в статьях 78 и 79 Конвенции не разрешает какому-либо государству препятствовать прибрежному государству в осуществлении его суверенных прав над его шельфом²⁴³.

Согласно посвящённой искусственным островам, установкам и сооружениям на континентальном шельфе статье 80 Конвенции, статья 60, посвящённая таким островам, установкам и сооружениям в ИЭЗ, «применяется *mutatis mutandis* к искусственным островам, установкам и сооружениям на континентальном шельфе», хотя сооружения на континентальном шельфе могут находиться и вне ИЭЗ.

Как вы помните, в соответствии со статьёй 56 Конвенции прибрежное государство в ИЭЗ имеет суверенные права в целях разведки и разработки неживых природных ресурсов на морском дне и в его недрах, а также в целях управления этими ресурсами, и юрисдикцию, предусмотренную в соответствующих положениях Конвенции, в отношении создания и использования искусственных островов, установок и сооружений. (В 2018 г., например, в Мексиканском заливе и в Северном море насчитывалось примерно по 180 буровых установок²⁴⁴.)

Статьи 60 и 80 как раз и относятся к этим положениям. В соответствии с ними прибрежное государство в своей ИЭЗ и на своём континентальном шельфе имеет исключительное право сооружать, а также разрешать и регулировать создание, эксплуатацию и использование: (1) искусственных островов, независимо от того, для чего они создаются; (2) установок

²⁴³ The South China Sea Arbitration (*the Republic of the Philippines v. People's Republic of China*), para. 699.

²⁴⁴ Garside M., Number of offshore rigs worldwide as of January 2018 by region, Nov 8, 2019 — <https://www.statista.com/statistics/279100/number-of-offshore-rigs-worldwide-by-region/#:~:text=The%20North%20Sea%20and%20the,respectively%20as%20of%20January%202018.>

и сооружений для целей, предусмотренных в статье 56 (и, полагаю, в статье 77), и для других экономических целей, т. е., в частности, для разработки минеральных ресурсов шельфа; (3) установок и сооружений, которые могут препятствовать осуществлению прав прибрежного государства в зоне и над шельфом, а это могут быть установки любого рода.

Естественные вопросы, немедленно возникающие в этой связи, — 1) чем искусственные острова отличаются от естественных островов, которым посвящена статья 121 Конвенции, особенно в ситуации, когда естественная скала, не являющаяся островом, расширена человеком до масштабов острова; 2) чем искусственные острова отличаются от искусственных установок и сооружений; 3) чем эти объекты отличаются от морских судов; 4) в чём, в каких видах деятельности состоят «эксплуатация» и «использование» таких объектов (последний вопрос важен, поскольку статьи 60 и 80 разрешают прибрежному государству регулировать именно их (вдобавок к созданию), а не вообще всё, что связано с этими объектами). Ответы на эти вопросы важны, т. к. от них зависит правоприменение²⁴⁵.

Конвенция не даёт конкретных ответов на эти вопросы²⁴⁶. Проще, полагаю, с первым из них. Статья 121 определяет, что остров (не искусственный) «представляет собой естественно образованное пространство суши, окружённое водой, которое находится выше уровня воды при приливе»²⁴⁷. Если толковать

²⁴⁵ *Elferink A.G.O. Artificial Islands, Installations and Structures // Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, 2013, para. 5.

²⁴⁶ *Saunders I. Artificial Islands and Territory in International Law // Vanderbilt Journal of Transnational Law*. Vol. 52 (2019), 647.

²⁴⁷ «Статья 121

Режим островов

1. Остров представляет собой естественно образованное пространство суши, окружённое водой, которое находится выше уровня воды при приливе.

2. За исключением, предусмотренным в пункте 3, территориальное море, прилежащая зона, исключительная экономическая зона и континентальный

от противного, то искусственный остров — это не естественно, а искусственно образованное, т. е. созданное человеком, в том числе с помощью роботов, пространство суши, окружённое водой, которое находится выше уровня воды при приливе²⁴⁸. При этом этот искусственный остров может быть создан путём достройки естественных образований. Это, например, на наших глазах происходит в Южно-Китайском море, и правовые последствия такого строительства были предметом рассмотрения в деле *О Южно-Китайском море*.

Важно то, что, согласно статье 60, искусственные острова не имеют статуса острова, и что все искусственные объекты, в отличие от природных островов, не порождают права на территориальное море, ИЭЗ и континентальный шельф, не влияют на определение их границ, что и было подтверждено арбитражем в этом деле²⁴⁹.

Различие между искусственным островом, с одной стороны, и искусственной установкой и сооружением, — с другой, не сформулировано в международном праве. Например, в деле *Арктик Санрайз* арбитраж просто констатировал, что «Приразломная» является искусственным островом, установкой

шельф острова определяются в соответствии с положениями настоящей Конвенции, применимыми к другим сухопутным территориям.

3. Скалы, которые не пригодны для поддержания жизни человека или для самостоятельной хозяйственной деятельности, не имеют ни исключительной экономической зоны, ни континентального шельфа».

²⁴⁸ Как пишет Ауде Эльфринк, “it would seem that an artificial island is an area of land that is above water at high tide that is not naturally formed”. *Elferink A. G.O. Op. cit.*, para. 3. См., также, например, *Proelss A. Op. cit.* Article 60, mn 10.

²⁴⁹ *The South China Sea Arbitration (the Republic of the Philippines v. People's Republic of China)*, paras. 1031–1035. Хотя, согласно пункту 4 статьи 7 Конвенции 1982 года, прямые исходные линии, от которых отсчитывается ширина территориального моря, ИЭЗ и шельфа, могут проводиться к осыхающим при отливе возвышениям и от них в том случае, если на них возведены маяки или подобные сооружения, находящиеся всегда над уровнем моря.

Не так ясен, кстати, вопрос, можно ли считать искусственные острова территорией. См., в частности, *Saunders I.*, *Op. cit.*

или сооружением. Для этого дела такое различие не имело значения. Всё зависит от контекста.

Различие между искусственной установкой и судном, казалось бы, очевидное, становится менее очевидным, когда речь идёт не о стационарной установке, а, например, о мобильной буровой, плавучей установке, тем более что в Конвенции нет определения ни судна, ни установки. Такое различие (или его отсутствие) важно, например, в контексте осуществления универсальной уголовной юрисдикции в отношении пиратов, поскольку пиратством в международном праве считаются соответствующие действия в отношении морского судна, но не искусственной установки или сооружения (это было важным, например, в контексте дела *Арктик Санрайз*)²⁵⁰. Отмечу, что в ряде природоохранных международных договоров используемый в них термин «судно» включает платформы и другие искусственные установки в море. (Например, по Конвенции о защите Чёрного моря от загрязнения 1992 года, термин «судно» означает эксплуатируемое в морской среде судно любого типа, включая платформы и другие искусственно сооружённые конструкции в море²⁵¹. Также согласно Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ 1973/78 г.), термин «судно» означает эксплуатируемое в морской среде

²⁵⁰ “*Arctic Sunrise*” (*The Kingdom of the Netherlands v. The Russian Federation*), paras. 238, 240.

²⁵¹ Конвенция о защите Чёрного моря от загрязнения 1992 г.:

«Статья II
Определения

...

2. а) “Судно” означает эксплуатируемое в морской среде судно любого типа. Этот термин включает суда на подводных крыльях, суда на воздушной подушке, подводные суда, буксируемые и самоходные плавучие средства, а также платформы и другие искусственно сооружённые конструкции в море» — <https://docs.cntd.ru/document/901892843>.

судно любого типа и включает стационарные или плавучие платформы²⁵².)

Если вас интересуют эти вопросы, посмотрите, например, статьи Вылегжанина и Крымской, «Международно-правовой режим искусственных островов и иных стационарных конструкций в море»; Моховой, «Некоторые вопросы правового регулирования искусственных островов, установок и сооружений»; комментарий Прёльса к статье 60, где дан и широкий список литературы по искусственным установкам и сооружениям²⁵³.

Согласно статье 60(2) Конвенции, прибрежное государство имеет исключительную юрисдикцию над искусственными островами, установками и сооружениями на своём шельфе и в своей ИЭЗ, в том числе юрисдикцию в отношении таможенных, фискальных, санитарных и иммиграционных законов и правил, а также законов и правил, касающихся безопасности. Из текста этого положения очевидно, что юрисдикция прибрежного государства касается не только перечисленных вопросов, но и любых других вопросов, и может носить уголовный, гражданский, административный характер. Также ясно, что, как отметили судьи Вольфрум и Келли в деле *Арктик Санрайз*, юрисдикция прибрежного государства в данном случае включает в себя предписательную

²⁵² Часть 4 ст. 2 Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов от 2 ноября 1973 г., измененной Протоколом 1978 г. к ней (МАРПОЛ 73/78) с изменениями от 26 сентября 1997 г. — <https://docs.cntd.ru/document/901764502>.

²⁵³ Вылегжанин А. Н., Крымская К. В. Международно-правовой режим искусственных островов и иных стационарных конструкций в море // Московский журнал международного права. — 2018. — № 4. — С. 42–57; Мохова Е. М. Некоторые вопросы правового регулирования искусственных островов, установок и сооружений / Р. А. Колодкин, С. М. Пунжин // Международное морское право. Статьи памяти А. Л. Колодкина. International law of the sea. Essays in memory of A. L. Kolodkin. — М.: Статут, 2014, С. 394–412; Proelss A. Op. cit. Article 60.

и обеспечительную юрисдикцию²⁵⁴. Как написал в своём Особом мнении в этом деле судья Голицин, “[l]aws and regulations enacted by the coastal State in furtherance of its exclusive jurisdiction under Article 60, paragraph 2, of the Convention would be meaningless if the coastal State did not have the authority to ensure their enforcement. Consequently, it follows from Article 60, paragraph 2, of the Convention that the coastal State has the right to enforce such laws and regulations, including by detaining and arresting persons violating laws and regulations governing activities on artificial islands, installations and structures”²⁵⁵.

Вопрос в том, как и где может прибрежное государство осуществлять юрисдикцию для обеспечения выполнения законов, касающихся искусственных установок и сооружений: это можно делать только в результате преследования по горячим следам, начатого в зоне безопасности, или независимо от того, было ли преследование по горячим следам, прибрежное государство может остановить, осмотреть и задержать иностранное судно, на котором находятся подозреваемые в нарушении, пока это судно находится в ИЭЗ?

Прёльс считает, что в свете принципа юрисдикции государства флага законодательство прибрежного государства, основанное на его исключительной юрисдикции по статье 60, не может правомерно распространяться на иностранные суда снабжения или другие суда, которые подходят или причаливают к искусственным объектам²⁵⁶. Возникает, однако, следующий вопрос. В соответствии с пунктом 1 статьи 60 прибрежное государство в исключительной экономической зоне имеет исключительное право регулировать эксплуатацию и использование искусственных островов, а также установок

²⁵⁴ “Arctic Sunrise” (*The Kingdom of the Netherlands v. The Russian Federation*), Provisional Measures, Order of 22 November 2013, ITLOS Reports 2013, p. 230, joint Separate Opinion of Judge Wolfrum and Judge Kelly, para. 12.

²⁵⁵ Ibid., Dissenting Opinion of Judge Golitsyn, para. 23.

²⁵⁶ Proelss A. Op. cit. Article 60, mn 17.

и сооружений, используемых, в частности, в экономических целях. Не относится ли, например, снабжение таких объектов к вопросам их эксплуатации или использования? И не относится ли регулирование их снабжения к вопросам эксплуатации или использования? Если относится, то не является ли осуществление юрисдикции по этим вопросам составной частью регулирования? И из чего состоит регулирование: только из принятия соответствующих правил или и из обеспечения их применения? Думается, ответы на эти вопросы могут иметь значение, например, в контексте рассматриваемого сейчас Трибуналом по морскому праву дела *Сан Падре Пио (№ 2)*.

Понятно, что искусственные объекты, устанавливаемые в море, потенциально опасны для судоходства и окружающей среды. И наоборот, судоходство может представлять опасность для них и, соответственно, для окружающей среды.

В этой связи, во-первых, о создании таких установок на шельфе должно даваться соответствующее оповещение, и регулирование того, как это делается, — прерогатива прибрежного государства, вытекающая из его юрисдикции в отношении таких сооружений (статья 60).

Во-вторых, такие сооружения не могут устанавливаться там, где это может создать помехи для использования морских путей, имеющих существенное значение для международного судоходства (статья 60). Очевидно, что место установления сооружения может быть одной из причин отказа со стороны прибрежного государства в разрешении на установку.

В-третьих, прибрежное государство имеет право устанавливать там, где это необходимо, вокруг таких объектов разумные зоны безопасности, в которых оно может принимать надлежащие меры для обеспечения безопасности как судоходства, так и самих объектов (статья 60). Ширина таких зон безопасности не может превышать 500 метров, если иное не

разрешено общепринятыми международными стандартами или рекомендовано компетентной международной организацией (таковой является ИМО, которая до сих пор не разрешала устанавливать ширину зон безопасности, превышающую 500 метров)²⁵⁷. И о зонах безопасности, естественно, даётся надлежащее оповещение (статья 60).

Вопрос о том, что относится к «надлежащим мерам» для обеспечения безопасности как судоходства, так и самих объектов, которые имеет право принимать прибрежное государство в зонах безопасности, Конвенция не раскрывает, оставляя за прибрежным государством усмотрение на сей счёт. Последнее, безусловно, обладает предписательной и обеспечительной юрисдикцией в этих зонах. Вопрос — в каком объёме. Зоны безопасности — часть ИЭЗ, если таковая есть. В таком случае в зоне безопасности у прибрежного государства есть та юрисдикция, которая есть в ИЭЗ, плюс юрисдикция по обеспечению безопасности объекта, вокруг которого создана зона, и судоходства в зоне. Как, например, отметил арбитраж в деле *Арктик Санрайз*, положение параграфа 4 статьи 60 позволяет прибрежному государству принимать в зоне безопасности надлежащие меры в виде принятия законов и правил и обеспечения их применения, при условии, что такие меры нацелены на обеспечение безопасности как судоходства, так и искусственных островов, установок или сооружений. Эти права прибрежного государства, по мнению арбитража, выходят за пределы его прав в ИЭЗ²⁵⁸.

²⁵⁷ В 1989 г. Ассамблея ИМО приняла Резолюцию A.671(16) Зоны безопасности и безопасность мореплавания вокруг прибрежных сооружений и установок — [http://www.gfi.chat.ru/imo/A671\(16\).htm](http://www.gfi.chat.ru/imo/A671(16).htm).

²⁵⁸ *“Arctic Sunrise” (The Kingdom of the Netherlands v. The Russian Federation)*, para. 211. Возможна также ситуация, когда установка находится на шельфе в экономической зоне и в прилегающей зоне. Тогда юрисдикция прибрежного государства складывается из юрисдикционных прав и обязательств, которые у государства есть во всех этих зонах. Если установка находится на шельфе, а ИЭЗ у этого прибрежного государства нет, то тогда зона безопасности — это

В соответствии со статьёй 60 все суда должны уважать эти зоны безопасности и соблюдать общепринятые международные стандарты в отношении судоходства вблизи искусственных островов, установок, сооружений и зон безопасности. Отмечу, что Конвенция формулирует это как обязательство судов. Думается, все суда должны соблюдать и те «надлежащие меры», которые принимает прибрежное государство для обеспечения безопасности в зонах. Государство флага, в силу его юрисдикции в отношении судов, обязано принимать соответствующие меры для того, чтобы обеспечить соблюдение его судами этих обязательств. Для государства флага это обязательство поведения, должной осмотрительности, а не обязательство результата.

В-четвёртых, покинутые или более не используемые объекты должны быть удалены с учётом общепринятых стандартов, установленных в этой связи компетентной международной организацией. В соответствии с Конвенцией о континентальном шельфе 1958 года (статья 5), такие объекты должны были удаляться полностью. Однако на практике требование полного удаления не выполнялось. Эта ситуация приводится как пример изменения договорной нормы в результате формирования обычной нормы международного права²⁵⁹. Полное удаление было невыгодно. Выяснилось к тому же, что бывшие буровые можно использовать для других целей, например, для туризма, в качестве военных объектов, для аквакультуры и т. п. В то же время надо было обеспечивать

часть открытого моря, в которой у прибрежного государства есть юрисдикция только в отношении обеспечения безопасности.

²⁵⁹ См., например: *Smith M. The Deepwater Horizon disaster: an examination of the spill's impact on the gap in international regulation of oil pollution from fixed platforms // Emory International Law Review. Vol. 25 (2011), 1477–1515 — https://law.emory.edu/eilr/_documents/volumes/25/3/comments/smith.pdf; Wilson Gr. Deepwater Horizon and the Law of the Sea: Was the Cure Worse than the Disease? // Boston College Environmental Affairs Law Review. Vol. 41 (2014). No. 1 — <http://lawdigitalcommons.bc.edu/ealr/vol41/iss1/3>.*

безопасность мореплавания. В результате в Конвенцию 1982 года было включено положение об удалении со ссылкой на общепринятые стандарты, принятые компетентной международной организацией, т. е. ИМО. Такие стандарты, позволяющие в некоторых случаях не полностью удалять рассматриваемые объекты, были приняты ИМО в 1989 году (Конвенция 1982 года ещё не вступила в этот момент в силу, а действующая Конвенция 1958 года требовала полного удаления)²⁶⁰. Если в Конвенции 1982 года не указано, кто несёт ответственность за удаление, то из резолюции ИМО ясно, что это прибрежное государство, обладающее юрисдикцией над установкой. Ему следует «обеспечить удаление»²⁶¹, то есть либо оно делает это само, либо принимает меры к тому, чтобы это делали лица, находящиеся под его юрисдикцией. Для этого необходимо принятие соответствующих правил и обеспечение их применения.

²⁶⁰ Резолюция Ассамблеи ИМО А.672(16) от 19 октября 1989 года «Руководство и стандарты по удалению морских установок и сооружений на континентальном шельфе и в исключительной экономической зоне».

²⁶¹ “1.2 The coastal State having jurisdiction over the installation or structure should ensure that it is removed in whole or in part in conformity with these guidelines and standards once it is no longer serving the primary purpose for which it was originally designed and installed, or serving a subsequent new use, or where no other reasonable justification cited in these guidelines and standards exists for allowing the installation or structure or parts thereof to remain on the sea-bed”. Resolution A.672(16) adopted on 19 October 1989 Guidelines and standards for the removal of offshore installations and structures on the continental shelf and in the exclusive economic zone — [https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.672\(16\).pdf](https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.672(16).pdf).

ИСТОЧНИКИ

Договоры и другие международные инструменты

Конвенция об открытом море 1958 г. — https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/hsea.pdf;

Конвенция о территориальном море и прилежащей зоне 1958 г. — https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/tsea.pdf;

Конвенция о континентальном шельфе 1958 г. — https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/conts.pdf;

Конвенция по облегчению международного морского судоходства 1965 г. — <http://docs.cntd.ru/document/901898017>;

Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г. — <https://docs.cntd.ru/document/901765675>;

Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. — https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf;

Chronological lists of ratifications of, accessions and successions to the Convention and the related Agreements. — https://www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm#The%20United%20Nations%20Convention%20on%20the%20Law%20of%20the%20Sea;

Конвенция по защите морской среды Северо-Восточной Атлантики (ОСПАР) 1992 г. — <https://www.ospar.org/convention/text>;

Договор между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Итальянской

Республики о морском торговом судоходстве 1972 г. — https://www.mid.ru/foreign_policy/international_contracts/2_contract/-/storage-viewer/bilateral/page-539/49433;

Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Болгарии о морском торговом судоходстве 1995 г. — <http://docs.cntd.ru/document/901930087>;

Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Греческой Республики о торговом судоходстве 2001 г. — <http://docs.cntd.ru/document/901923609>;

Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Кипр по морскому транспорту 2017 г. — <http://docs.cntd.ru/document/542620954>;

Договор о разграничении морских пространств и сотрудничестве в Баренцевом море и Северном Ледовитом океане 2010 г. — <http://www.kremlin.ru/supplement/707>;

Treaty between His Majesty in respect of the United Kingdom and the President of the United States of Venezuela relating to the Submarine Areas of the Gulf of Paria, 1942. LEAGUE OF NATIONS Treaty Series, Treaties and International Engagements registered with the Secretariat of the League of Nations, pp. 121 — <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/LON/Volume%20205/v205.pdf>;

Convention and Statute on the International Regime of Maritime Ports and Protocol of Signature, 1923 [1926] LNTSer 335; 58 LNTS 284. — <http://www.worldlii.org/int/other/treaties/LNTSer/1926/335.html>;

International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Penal Jurisdiction in Matters of Collision or Other Incidents of Navigation, 1952. — <https://treaties.un.org/doc/publication/unts/volume%20439/volume-439-i-6332-english.pdf>;

International Convention Relating to the Arrest of Sea-Going Ships 1952. — https://web.archive.org/web/20160304054945/http://diplomatie.belgium.be/fr/binaries/Zeerecht_9_tcm313-79767.pdf; <http://www.admiraltylawguide.com/conven/arrest1952.html>;

Protocol of 2005 to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation, 14 October 2005. — <https://www.refworld.org/docid/49f58c8a2.html>;

Международные медико-санитарные правила 2005 г. — https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/health_regulations.pdf;

Paris Memorandum of understanding on port state control. — <https://www.parismou.org/inspections-risk/library-faq/memorandum>;

Memorandum of Understanding on Port State Control in the Asia-Pacific Region. — <http://www.tokyo-mou.org/>;

Memorandum of Understanding on Port State Control in the Black Sea Region — <http://www.bsmou.org/downloads/reference/Memorandum%20text%20including%2012th%20amendment.pdf>;

Joint Statement by the United States of America and the Union of Soviet the United States of America and the Union of Soviet Socialist Republics, Uniform Interpretation of Rules of International Law Governing Innocent Passage, September 23, 1989. — <https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/formidable/18/1989-USA-USSR-Joint-Statement-with-Attached-Uniform-Interpretation-of-Rues-of-International-Law-Governing-Innocent-Passage.pdf>;

Резолюция Ассамблеи ИМО А.671(16) Зоны безопасности и безопасность мореплавания вокруг прибрежных сооружений и установок. — [http://www.gfi.chat.ru/imo/A671\(16\).htm](http://www.gfi.chat.ru/imo/A671(16).htm);

IMO Assembly Resolution A.672(16) Guidelines and standards for the removal of offshore installations and structures

on the continental shelf and in the exclusive economic zone. — [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.672\(16\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.672(16).pdf).

Практика государств:

Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 01.03.2020). — <https://legalacts.ru/kodeks/KTM-RF/glava-i/statja-9/#102039>;

Федеральный закон от 31 июля 1998 г. № 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации». — <https://docs.cntd.ru/document/901714424>;

МИД РФ направил посольству Норвегии ноту из-за задержания российского траулера. — <https://tass.ru/politika/8272029>;

Столкновение кораблей ВМС США и СССР в Чёрном море (1988) — https://ru.wikipedia.org/wiki/Столкновение_кораблей_ВМС_США_и_СССР_в_Чёрном_море_%281988%29;

The Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation on certain legal issues highlighted by the action of the Arctic Sunrise against Prirazlomnaya platform, Ministry of Foreign Affairs, 5 August 2015, paras. 13.6–13.10 — <https://www.mid.ru/documents/10180/1641061/Arctic+Sunrise.pdf/bc7b321e-e692-46eb-bef2-12589a86b8a6>;

House of Representatives Standing Committee on Social Policy and Legal Affairs, Troubled Waters, 24 June 2013, © Commonwealth of Australia. — https://www.aph.gov.au/parliamentary_business/committees/house_of_representatives_committees?url=spla/crimes%20at%20sea/report/index.htm;

“Navy conducts year’s first FONOP in South China Sea”, Navy Times, 28 January 2020. — <https://www.navytimes.com/news/>

your-navy/2020/01/28/navy-conducts-years-first-fonop-in-south-china-sea/;

Presidential Proclamation No. 2667, 28 September, 1945, Policy of the United States with Respect to the Natural Resources of the Subsoil and Sea Bed of the Continental Shelf. — https://www.gc.noaa.gov/documents/gcil_proc_2667.pdf;

Proliferation Security Initiative. — <https://www.psi-online.info/>;

Cour de Cassation, Chambre criminelle, du 3 mai 1995, 95–80.725, Publié au bulletin. — <https://www.legifrance.gouv.fr/juri/id/JURITEXT000007067958>;

United States v. Postal, 589 F.2d 862 (5th Cir. 1979), Decided Feb 15, 1979. — <https://casetext.com/case/us-v-postal>;

Institute of Cetacean Research v. Sea Shepherd Conservation Organization, United States Court of Appeal for the Ninth Circuit, Order (amended) of 24 May 2013. — <http://cdn.ca9.uscourts.gov/datastore/opinions/2013/05/24/12–35266.pdf>;

Castle John and Nederlandse Stichting Sirius v. NV Mabeco and NV Parfin, Belgium, Cour de Cassation, 19 December 1986, reproduced in 77 International Legal Materials 537;

Supreme Court of Norway, Judgment, 14 February 2019, in HR-2019–282-S (case no. 18–064307STR-HRET), criminal case.

Судебные дела, решения, особые мнения и декларации судей:

The case of the S.S. “Lotus”, Publications of the Permanent Court of International Justice. Series A. — No. 70, September 7, 1927, Collection of judgments. — https://www.icj-cij.org/public/files/permanent-court-of-international-justice/serie_A/A_10/30_Lotus_Arret.pdf;

PCIJ, *The Case of the S.S. Lotus (France v. Turkey)*, Judgment of 7 September 1927, Series A., No. 10 — https://www.icj-cij.org/public/files/permanent-court-of-international-justice/serie_A/A_10/30_Lotus_Arret.pdf;

PCIJ, *The Case of the S.S. Lotus (France v. Turkey)*, Judgment of 7 September 1927, Series A., No. 10, Dissenting Opinion by M. Loder — https://www.icj-cij.org/public/files/permanent-court-of-international-justice/serie_A/A_10/31_Lotus_Opinion_Loder.pdf;

PCIJ, *The Case of the S.S. Lotus (France v. Turkey)*, Judgment of 7 September 1927, Series A., No. 10, Dissenting Opinion by Lord Finlay. — https://www.icj-cij.org/public/files/permanent-court-of-international-justice/serie_A/A_10/33_Lotus_Opinion_Finlay.pdf;

North Sea Continental Shelf Cases, Judgment, I.C.J. Reports, 1969, p. 3;

Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua (*Nicaragua v. United States of America*). Merits, Judgment. I.C.J. Reports 1986, p. 14;

Question of the Delimitation of the Continental Shelf between Nicaragua and Colombia beyond 200 nautical miles from the Nicaraguan Coast (*Nicaragua v. Colombia*) — <https://www.icj-cij.org/en/case/154>;

Maritime Delimitation in the Indian Ocean (*Somalia v. Kenya*) — <https://www.icj-cij.org/en/case/161>;

PCA, In the Matter of the Chagos Marine Protected Area Arbitration (*Mauritius v. United Kingdom*), Award, 2015 — <https://files.pca-cpa.org/pcadocs/MU-UK%2020150318%20Award.pdf>;

PCA, In the Matter of the South China Sea Arbitration (*the Republic of the Philippines v. People's Republic of China*), Award of 12 July 2016. — <https://docs.pca-cpa.org/2016/07/PH-CN-20160712-Award.pdf>;

The “Enrica Lexie” Incident (Italy v. India) — <https://pca-cpa.org/en/cases/117/>;

PCA, In the matter of an arbitration concerning the Enrica Lexie incident (*Italy v. India*), Award, 2020 Perm. Ct. Arb. Case No. 2015–28 — <https://pcacases.com/web/sendAttach/16500>;

PCA, Dispute Concerning the Detention of Ukrainian Naval Vessels and Servicemen (*Ukraine v. the Russian Federation*) — <https://pca-cpa.org/en/cases/229/>;

PCA, Dispute Concerning Coastal State Rights in the Black Sea, Sea of Azov, and Kerch Strait (*Ukraine v. the Russian Federation*), Award concerning the preliminary objections of the Russian Federation, 21 February 2020. — <https://pcacases.com/web/sendAttach/9272>;

M/V “SAIGA” (No. 2) (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), Judgment, ITLOS Reports 1999, p. 10;

M/V “SAIGA” (No. 2) (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), Judgment, ITLOS Reports 1999, p. 10, Separate Opinion of Judge Vukas;

M/V “Virginia G” (Panama/Guinea-Bissau), Judgment, ITLOS Reports 2014, p. 4;

“ARA Libertad” (Argentina v. Ghana), Provisional Measures, Order of 15 December 2012, ITLOS Reports 2012, p. 332;

“Arctic Sunrise” (The Kingdom of the Netherlands v. The Russian Federation), Provisional Measures, Order of 22 November 2013, ITLOS Reports 2013, p. 230, Joint Separate Opinion of Judge Wolfrum and Judge Kelly;

“Arctic Sunrise” (The Kingdom of the Netherlands v. The Russian Federation), Provisional Measures, Order of 22 November 2013, ITLOS Reports 2013, p. 230, Dissenting Opinion of Judge Golitsyn;

Request for an Advisory Opinion submitted by the Sub-Regional Fisheries Commission (SRFC) (Request for Advisory Opinion submitted to the Tribunal) — <https://www.itlos.org/en/main/cases/list-of-cases/case-no-21/>;

Request for Advisory Opinion submitted by the Sub-Regional Fisheries Commission, Advisory Opinion, 2 April 2015, ITLOS Reports 2015, p. 4;

The *M/V “Norstar” Case (Panama v. Italy)* — <https://www.itlos.org/en/main/cases/list-of-cases/case-no-25/>;

M/V “Norstar” (Panama v. Italy), Judgment, ITLOS Reports 2018–2019, p. 10;

M/V “Norstar” (Panama v. Italy), Judgment, ITLOS Reports 2018–2019, p. 10, Joint Dissenting Opinion of Judges Cot, Pawlak, Yanai, Hoffmann, Kolodkin and Lijnzaad and Judge *Ad hoc* Treves;

M/T “San Padre Pio” (Switzerland v. Nigeria), Provisional Measures, Order of 6 July 2019, ITLOS Reports 2018–2019, p. 375, Declaration of Judge Kittichaisaree;

Dispute concerning delimitation of the maritime boundary between Mauritius and Maldives in the Indian Ocean (*Mauritius/Maldives*) — <https://www.itlos.org/en/cases/list-of-cases/case-no-28/>;

The *M/T “San Padre Pio” (No. 2) Case (Switzerland/Nigeria)* — <https://www.itlos.org/cases/list-of-cases/case-no-29/>;

Saudi Arabia v. Arabian American Oil Company (ARAMCO), Award of 23 August 1958, ILR 27 (1963) 117;

Peteris Pildegovics and SIA North Star v. Kingdom of Norway (ICSID Case No. ARB/20/11) — <https://icsid.worldbank.org/cases/case-database/case-detail?CaseNo=ARB/20/11>.

Материалы КМП:

Articles concerning the Law of the Sea with commentaries, 1956, Text adopted by the International Law Commission at its eighth session, in 1956, and submitted to the General Assembly as a part of the Commission's report covering the work of that session (at para. 33). The report, which also contains commentaries on the draft articles, appears in Yearbook of the International Law Commission, 1956, vol. II — https://legal.un.org/docs/?path=../ilc/texts/instruments/english/commentaries/8_1_8_2_1956.pdf&lang=EF.

Доктрина:

Вылегжанин А. Н., Крымская К. В. Международно-правовой режим искусственных островов и иных стационарных конструкций в море // Московский журнал международного права. — 2018. — № 4. — С. 42–57;

Мохова Е. М. Некоторые вопросы правового регулирования искусственных островов, установок и сооружений / Р. А. Колодкин, С. М. Пунжин // Международное морское право. Статьи памяти А. Л. Колодкина. International law of the sea. Essays in memory of A. L. Kolodkin. — М.: Статут, 2014, С. 394–412.

Терентьева Л. В. Соотношение понятий «юрисдикция» и «суверенитет» // Вестник Университета им. О. Е. Кутафина. — 2016. — № 12. — С. 126–133;

Яковлюк И. В., Шестопал С. С. Государственный суверенитет и суверенные права: проблема соотношения // Азимут научных исследований: экономика и управление. — 2017. — Т. 6. — № 4 (21). — С. 81–387;

COVID-19 и международное право. Обзор публикаций. Выпуск 3, 2 июля 2020 — https://iclrc.ru/storage/publication_pdf/ICLRC_COVID-19-and-International-

Law_%D0%B2%D1%8B%D0%BF%D1%83%D1%81%D0%BA%203-RUS_1649174831.pdf;

Caddell R. Platforms, Protestors and Provisional Measures: The Arctic Sunrise Dispute and Environmental Activism at Sea // M. Ambrus, R.A. Wessel (Eds.), Netherlands Yearbook of International Law 2014, Netherlands Yearbook of International Law 45, 2015. DOI 10.1007/978-94-6265-060-2_14;

Churchill R., Lowe V., The Law of the Sea, 3rd edition., 1999;

Walker G. K. (Ed.). Definitions for the Law of the Sea: Terms not Defined by the 1982 Convention. International Law Association, American Branch, Koninklijke Brill NV, Leiden, The Netherlands, 2012;

Garside M., Number of Offshore Rigs Worldwide as of January 2018 by region, Nov. 8, 2019 — <https://www.statista.com/statistics/279100/number-of-offshore-rigs-worldwide-by-region/#:~:text=The%20North%20Sea%20and%20the,respectively%20as%20of%20January%202018;>

Guilfoyle D. Maritime Law Enforcement Operations and Intelligence in an Age of Maritime Security // *International Law Studies*. Vol. 93 (2017);

International Law Association, London Conference (2000), Committee on Coastal State Jurisdiction Relating to Marine Pollution, Final Report — <https://ila.vettoreweb.com/Storage/Download.aspx?DbStorageId=1075&StorageFileGuid=ef7face7-57f7-462c-b4c2-8b48d9bd6380;>

Lewis R., The Doctrine of Constructive Presence and the Arctic Sunrise Award (2015): The Emergence of the “Scheme Theory” // *Ocean Development & International Law*. Vol. 51 (2020), No. 1 — <https://doi.org/10.1080/00908320.2019.1617927;>

McLaughlin R. Authorizations for maritime law enforcement operations // *International Review of the Red Cross*. Vol. 98 (2016), No. 2;

Miron A. Port Denials: What are States' International Obligations? The Maritime Executive, 12 April 2020 — <https://maritime-executive.com/editorials/port-denials-what-are-states-international-obligations>;

Molenaar E. J. Port and Coastal States // D. R. Rothwell, A. G. O. Elferink, K. N. Scott, T. Stephens (Eds.), *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 2015;

De Pooter H. The Snow Crab Dispute in Svalbard // *ASIL Insights*. Vol. 24 (2020), No. 4 — <https://www.asil.org/insights/volume/24/issue/4/snow-crab-dispute-svalbard>;

Elferink A. G. O. Artificial Islands, Installations and Structures // *Max Planck Encyclopedia of Public international law*, 2013;

Roach J. A., Smith R. W. *Excessive Maritime Claims*, 3rd edition, Martinus Nijhoff, Publ., Leiden, Boston, 2012;

Saunders I. Artificial Islands and Territory in International Law // *Vanderbilt Journal of Transnational Law*. Vol. 52 (2019);

Smith M. The Deepwater Horizon disaster: an examination of the spill's impact on the gap in international regulation of oil pollution from fixed platforms. *Emory International Law Review*. Vol. 25 (2011), 1477–1515 — https://law.emory.edu/eilr/_documents/volumes/25/3/comments/smith.pdf;

Spiermann O. *International Legal Argument in the Permanent Court of International Justice. The Rise of the International Judiciary*, Cambridge University Press, 2005;

Treves T., Coastal States' rights in the maritime areas under UNCLOS // *Revista de Direito Internacional, Brazilian Journal of International Law*. Vol. 12 (2015). No. 1;

Maritime Crime: A Manual for Criminal Justice Practitioners, United Nations Office on Drugs and Crime, Vienna, Global Maritime Crime Programme, United Nations, New York, 2017;

Nordquist M. H., Nandan S. N., Rosen Sh. (Eds.). United Nations Conventions on the Law of the Sea 1982: A Commentary, vol. II, 1993;

Myron H. N., Satya N. N., Shabtai R. (Eds.), United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: A Commentary, vol. III, 1995;

Proelss A. United Nations Convention on the Law of the Sea, A Commentary, C.H. Beck, Hart, Nomos;

Wilson Gr. Deepwater Horizon and the Law of the Sea: Was the Cure Worse than the Disease? // *Boston College Environmental Affairs Law Review*. Vol. 41 (2014). No. 1 — <http://lawdigitalcommons.bc.edu/ealr/vol41/iss1/3>.

Научно-практическое издание

**ЛЕКЦИИ ЛЕТНЕЙ ШКОЛЫ
ПО МЕЖДУНАРОДНОМУ ПУБЛИЧНОМУ ПРАВУ**

**COURSES OF THE SUMMER SCHOOL
ON PUBLIC INTERNATIONAL LAW**

ТОМ XV / VOL. XV

Роман Колодкин / Roman Kolodkin

**Национальная юрисдикция и Конвенция ООН
по морскому праву**

National Jurisdiction and UNCLOS

На русском языке

Корректор *Ю. В. Субачев*

Вёрстка *В. В. Котов*

Дизайн обложки *Д. Кравец*

ISSN 2687-105X



Подписано в печать 16.09.2022. Формат 60 × 90 ¹/₁₆.
Гарнитура «PT Serif». Печать цифровая. Усл. печ. л. 11,5.
Тираж 100 экз.

АНО «Центр международных и сравнительно-правовых исследований»
119017, Россия, г. Москва, Кадашёвская набережная, д. 14, к. 3
E-mail: info@iclr.ru
Сайт: www.iclr.ru

Отпечатано в типографии «Onebook.ru»
ООО «Сам Полиграфист»
129090, Москва, Волгоградский проспект, д. 42, к. 5
E-mail: info@onebook.ru
Сайт: www.onebook.ru

