

МИНИСТЕРСТВО ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

**ГОСУДАРСТВЕННОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
ВЫСШЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ
«ОРЛОВСКИЙ ЮРИДИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ
МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»**



Н. С. Шемахова, М.В. Бондаренко

МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО

Сборник фондовых лекций

Орёл
ОрЮИ МВД России
2008

УДК 34 М
ББК 67.99
Ш46

Рецензенты:

Зиборов О.В., к.ю.н., и.о. начальника кафедры административного и конституционного права Орловского юридического института МВД России

Петрованов К.Г., к.ю.н., старший преподаватель кафедры теории и истории государства и права Орловской региональной академии государственной службы

Ш46 **Международное право: сборник фондовых лекций /**
Н.С. Шемахова, М.В. Бондаренко. Орел: ОрЮИ МВД России, 2008. 68 с.

Сборник фондовых лекций по международному праву раскрывает содержание таких тем как: «международное воздушное право», «международное космическое право», «международное морское право», и призван оказать помощь в процессе изучения указанных тем.

Сборник фондовых лекций предназначен для студентов, изучающих международное право, а также может быть полезен преподавателям и практикам государственного строительства и законотворчества.

Словарь обсужден и одобрен на заседании кафедры теории права и истории. Протокол № 3 от «13» февраля 2008 г.

УДК 34 М
ББК 67.99

© Орловский юридический институт
МВД России, 2008 г.

СОДЕРЖАНИЕ:

Тема: Международное воздушное право	-----	4-25
Тема: Международное космическое право	-----	-26-44
Тема: Международное морское право	-----	-45-68

Тема: Международное воздушное право

План лекции:

Введение

1 вопрос. Понятие источники и принципы международного воздушного права

2 вопрос. Правовой статус воздушного пространства

3 вопрос. Регламентация международных полетов воздушных судов

4 вопрос. Коммерческие права в международных воздушных сообщениях

5 вопрос. Ответственность по международному воздушному праву

Заключение

Список использованных нормативно-правовых актов и литературы

Введение

Авиационная ориентация предмета регулирования норм международного воздушного права связана с появлением и началом практического использования летательных аппаратов тяжелее воздуха. Окончательно такой подход был оформлен с принятием Чикагской конвенции о международной гражданской авиации 1944 г.

Интенсификация использования воздушного пространства, возрастание числа летательных аппаратов объективно привели к невозможности существования различных правил полетов, управления воздушным движением, организации воздушного пространства для гражданской авиации, с одной стороны, и для военных летательных аппаратов — с другой. Появляются региональные международные организации по регулированию аэронавигации, единые системы управления воздушным движением в ряде стран, которые осуществляли общее управление полетами как гражданских, так и военных воздушных судов.

Россия связана двусторонними договорами о предотвращении инцидентов в открытом море и в воздушном пространстве над ним с такими странами, как США, Великобритания, Франция, ФРГ, Япония и др., в которых, помимо прочего, устанавливаются обязательства государств в отношении действий военных летательных аппаратов.

Цель лекции: сформировать у студентов представление о правовом регулировании международного воздушного права в современном мире.

Задачи данной лекции

– рассмотреть понятие и особенности международного воздушного права;

– проанализировать правовое закрепление международного воздушного права во внутригосударственном законодательстве.

Таким образом, изучив тему лекции, студенты должны уметь:

– анализировать проблемы современного международного воздушного права;

– проводить разграничение международного и внутригосударственного права воздушного права.

Вопрос 1. Понятие источники и принципы международного воздушного права

Международное воздушное право — это отрасль международного права, представляющая собой совокупность специальных международно-правовых принципов и норм, регулирующих отношения между субъектами международного права по поводу правового статуса воздушного пространства и режима его использования для целей аэронавигации.

Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. (ст. 39, 49) закрепила правило о том, что государственные (военные, полицейские, таможенные) летательные аппараты при осуществлении транзитного пролета над международными проливами, перекрываемыми территориальными водами припроливных государств и архипелажного пролета над архипелажными водами должны соблюдать правила полетов, установленные Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) (International Civil Aviation Organization, ICAO).

В рамках ИКАО активно разрабатывается также глобальная система управления воздушным движением.

Основными источниками международного воздушного права являются международный договор и международный обычай. Обычные международно-правовые нормы играли важную роль в регулировании международных полетов и международных воздушных сообщений до принятия в 1919 г. Парижской конвенции о регулировании аэронавигации. Сегодня такие нормы занимают незначительное место в международном воздушном праве, регулируя, главным образом, вопросы высотного предела действия государственного суверенитета и несанкционированного влета воздушных судов в случае бедствия в пределы территории иностранного государства.

Международному воздушному праву известны универсальные международные договоры, в которых участвуют большинство государств мира, региональные международные соглашения, рассчитанные на применение ограниченным кругом государств, и двусторонние соглашения.

Примером универсальных международных договоров могут служить Чикагская конвенция 1944 г., Варшавская конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок 1929 г., Монреальская конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации 1971 г., и многие другие. Региональными международными договорами, в частности, являются Соглашение о нерегулярных воздушных сообщениях в Европе 1956 г. и Соглашение государств — участников СНГ о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства 1991 г. До вступления в силу Чикагской конвенции 1944 г. к региональным относились также Иберо-Американская (Мадридская) конвенция об аэронавигации 1926 г и Панамериканская (Гаванская) конвенция о коммерческой авиации 1928 г.

К двусторонним относятся соглашения о международном воздушном сообщении, которые, как правило, охватывают только регулярные

международные воздушные сообщения, устанавливают такие сообщения, а также решают конкретные вопросы, касающиеся упрощения административных формальностей, технического сотрудничества, аренды воздушных судов, удостоверений летной годности, объема коммерческих прав, свидетельств летного состава, поиска и спасания воздушных судов, таможенных правил, ликвидации двойного налогообложения и т. д.

Особое место среди источников международного воздушного права занимают стандарты и рекомендуемая практика ИКАО (САРПС), содержащиеся в 18 приложениях к Чикагской конвенции 1944 г., процедурах аэронавигационного обслуживания и дополнительных аэронавигационных процедурах. Регламенты ИКАО представляют собой полуфабрикат правовых норм и носят рекомендательный характер. Единственным исключением из этого правила является Приложение 2 «Правила полетов» к Чикагской конвенции, содержащее стандарты, которые в соответствии со ст. 12 Конвенции обязательны для применения при полетах над открытым морем.

В соответствии со ст. 37 Чикагской конвенции государства — члены ИКАО обязались сотрудничать в обеспечении «максимально достижимой степени единообразия» правил, стандартов, процедур и организации в отношении воздушных судов, персонала, воздушных трасс и вспомогательных служб, «по всем вопросам, в которых такое единообразие будет содействовать аэронавигации и совершенствовать ее». С этой целью ИКАО и наделяется правом принимать и по мере необходимости время от времени изменять соответствующие международные стандарты, рекомендации и процедуры.

Текст Чикагской конвенции не содержит определения понятия «стандарт». Оно впервые было сформулировано в резолюции первой сессии Ассамблеи ИКАО в 1947 г. и без существенных изменений воспроизведено в резолюциях последующих сессий Ассамблеи: стандарт ИКАО — это «особые требования к физическим характеристикам, конфигурации, материалу, летным характеристикам, персоналу или процедурам, единообразное применение которых признано необходимым для безопасности или регулярности международной аэронавигации и которым договаривающиеся государства должны следовать в соответствии с Конвенцией».

Что касается «рекомендаций», то их единообразное применение «признается желательным», к их соблюдению государства будут стремиться. Применение рекомендаций не имеет такого же существенного значения для деятельности гражданской авиации, как применение стандартов.

Для удобства Совет ИКАО определяет стандарты и рекомендации в отдельное приложение к Чикагской конвенции или распределяет их по уже действующим приложениям.

Для вступления в силу приложений и поправок к ним Чикагской конвенцией установлена одинаковая процедура (п. «а», ст. 90). Любое приложение или любая поправка к нему вступает в силу в течение трех месяцев после направления их государствам — членам ИКАО (либо по истечении установленного Советом более длительного периода) при условии, что в течение этого времени большинство государств — членом ИКАО не уведомит

Совет о своем несогласии с текстом принятого регламента. Ненаправление государствами отклонений от стандартов не означает их согласия применять конкретный регламент.

Принципы международного воздушного права:

1. Принцип полного и исключительного суверенитета государств над их воздушным пространством;
2. Принцип обеспечения безопасности международной гражданской авиации;
3. Принцип свободы полетов в международном воздушном пространстве общего пользования.

Вывод. Гражданские и военные воздушные суда в международном воздушном пространстве общего пользования подчиняются исключительной юрисдикции государства регистрации. В то же время свобода полетов в международном воздушном пространстве общего пользования не является абсолютной. Она может быть реализована в строгих рамках правомерного поведения, дозволяемого общепризнанными принципами и нормами международного права.

Так, в интересах безопасности полетов, сложилась устойчивая обычное-правовая практика выполнения международных полетов над открытым морем по согласованным на международной основе маршрутам обслуживания воздушного движения, большинство из которых устанавливаются и пересматриваются созываемыми ИКАО региональными аэронавигационными совещаниями. Кроме того, конкретный маршрут указывается в плане полета, который сообщается органу, обслуживающему конкретный район воздушного пространства.

Вопрос 2. Правовой статус воздушного пространства

По своему правовому статусу все воздушное пространство делится на два вида:

1. воздушное пространство, находящееся под суверенитетом государств (суверенное воздушное пространство);
2. воздушное пространство, расположенное над территориями, находящимися за пределами действия государственного суверенитета (международное воздушное пространство общего пользования).

Несмотря на известные особенности в регулировании полетов воздушных судов над отдельными участками территорий и пространств, в международном праве сложилось общее правило, в соответствии с которым «столб воздуха», когда определяется его правовой статус, рассматривается в тесной взаимосвязи с правовым статусом подлежащей территории. Это проявляется в местности в том, что, когда имеет место передача земельной и водной территории (цессия), все вертикальное воздушное пространство также переходит к другому государству без специального упоминания об этом в договоре.

В основе правового статуса суверенного воздушного пространства лежит факт его вхождения в состав государственной территории. В современном международном праве общепринято, что воздушное пространство, расположенное в пределах государственных границ, является воздушной территорией государства.

Так, во многих двусторонних соглашениях о воздушном сообщении термин «территория» определяется как сухопутное и водное пространство, прилегающие к нему территориальные воды и воздушное пространство над ними, находящиеся под суверенитетом договаривающихся сторон.

Суверенитет над воздушным пространством является составной частью государственного суверенитета, действует как его конкретное проявление по отношению к определенной части государственной территории. Это означает право каждого государства осуществлять территориальное верховенство в пределах своей воздушной территории и невозможность одновременного существования в ней какой-либо другой суверенной власти. Государство само без какого-либо вмешательства со стороны других государств устанавливает режим этого пространства, использует его и дает разрешение (или отказывает в разрешении) на его использование другим государствам.

Устанавливая нормы использования своего воздушного пространства, каждое государство, прежде всего, стремится обеспечить соблюдение своих политических, экономических, оборонных и других интересов, а также безопасность авионавигации в пределах своей территории.

Правовой статус воздушного пространства второго вида — международного воздушного пространства общего пользования — также связан с правовым статусом подлежащей территории (открытого моря и Антарктики). Между статусами этих пространств существует тесная взаимосвязь, которая базируется на некоторых общих именно для статусов этих территорий принципах и нормах, определяющих их особую юридическую

природу. К числу таких принципов относятся принцип неприсвоения и принцип общего пользования.

Принцип неприсвоения в отношении воздушного пространства над открытым морем выражается в том, что оно (в целом и по частям) не подлежит присвоению ни путем распространения на него суверенитета государства, ни путем его использования, ни любыми другими средствами. Свое договорное закрепление данный принцип получил в Женевской конвенции об открытом море 1958 г. (ст. 2) и в Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (ст. 89). Что же касается воздушного пространства над Антарктикой, то помимо указанных двух конвенций режим его неприсвоения установлен также Договором об Антарктике 1959 г., который заморозил любые территориальные претензии в этом регионе.

Принцип общего пользования международным воздушным пространством состоит в том, что оно открыто для использования всеми государствами на основе равенства и в соответствии с нормами международного права, при учете справедливых интересов всего международного сообщества и каждого государства в отдельности.

Каждый из этих принципов имеет самостоятельное значение, но в то же время только сочетание принципов общего пользования и неприсвоения вместе с соблюдением общепризнанных принципов международного права создает необходимые условия для использования международного воздушного пространства на благо и в интересах всех государств в целом и каждого государства в отдельности.

Такая оценка правового статуса международного воздушного пространства общего пользования получила широкое признание и в доктрине международного права. Вместе с тем отсутствие в Женевской конвенции 1958 г. и в Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. прямого указания на то, что ни на какую часть воздушного пространства над открытым морем не может распространяться суверенитет какого-либо государства, позволило некоторым зарубежным правоведом прийти к заключению, что создатели указанных конвенций не рассматривали воздушное пространство над открытым морем как международную территорию общего пользования, сознательно ограничившись лишь свободой полетов в нем.

Такое утверждение нельзя считать верным по трем причинам: во-первых, ст. 1 Чикагской конвенции 1944 г. ограничивает сферу действия полного и исключительного суверенитета государства воздушным пространством над его территорией. При этом государственная территория определяется как «участки суши и прилегающие к ним территориальные воды, воды, находящиеся под суверенитетом, сюзеренитетом, протекторатом или мандатом данного государства» (ст. 2).

Во-вторых, реальное осуществление принципа свободы полетов над открытым морем невозможно, если предположить, что государства вправе распространять свою юрисдикцию и свой суверенитет на отдельные районы воздушного пространства над открытым морем. Различные рассуждения о существовании «воздушного суверенитета» меньшего, чем исключительный и

полный, по отношению к воздушному пространству за пределами государственных границ носят явно выраженный абстрактный характер и не находят поддержки ни в действующем договорном, ни в обычном международном праве.

В-третьих, содержащееся в ст. 12 Чикагской конвенции указание на то, что «над открытым морем действующими являются правила (полетов), установленные в соответствии с настоящей конвенцией», особо подчеркивается международный характер правовых норм, применяемых к воздушному пространству над открытым морем, и обязательность их соблюдения. Установление же суверенитета, власти какого-либо отдельного государства в воздушном пространстве над теми или иными районами открытого моря неизбежно должно было бы привести к распространению на это пространство внутреннего правового режима, внутренних норм и правил полетов, что противоречило бы установившейся международной практике.

В том, что воздушное пространство над открытым морем должно иметь такой же правовой статус, что и само открытое море, были убеждены и участники Чикагской конференции по международной гражданской авиации 1944 г., полагавшие, что на воздушное пространство, расположенное над открытым морем не распространяется суверенитет государств, и оно свободно для использования всеми государствами. Любая попытка государств в мирное время захватить часть открытого моря или воздушного пространства над ним и осуществлять исключительный контроль в таких районах, по их мнению, представляет собой акт агрессии против всех других государств.

Вопрос 3. Регламентация международных полетов воздушных судов

Для правильного применения норм международного воздушного права и норм национального авиационного законодательства большое значение имеет правильная квалификация понятия «международный полет». Международное воздушное право не содержит ответа на данный вопрос. Чикагская конвенция 1944 г. и многочисленные двусторонние соглашения ограничиваются определением лишь международного воздушного сообщения как «сообщения, осуществляемого через воздушное пространство над территорией более чем одного государства» (ст. 96 Чикагской конвенции).

Поэтому за определением международного полета приходится обращаться к национальному законодательству государств. Во избежание двусмысленности при толковании указанного понятия российский законодатель включил в Воздушный кодекс РФ 1997 г. следующее определение международного полета: «...полет воздушного судна в воздушном пространстве более чем одного государства» (ст. 79).

В настоящее время критерий «пересечения государственной границы», как правило, встречается лишь в национальном законодательстве внутриконтинентальных государств, в которых пересечение их государственной границы одновременно является пересечением границы соседнего государства.

Правовые основания международных полетов зависят, прежде всего, от того, в каком из двух видов воздушного пространства они осуществляются. В суверенном воздушном пространстве действует разрешительно-уведомительный порядок выполнения международных полетов. В международном воздушном пространстве общего пользования — принцип свободы полетов. Промежуточное положение занимает воздушное пространство над международными проливами, перекрываемыми территориальными водами припроливных государств, и воздушное пространство государств-архипелагов, которые находятся под суверенитетом соответствующих государств, и в которых свобода полетов реализуется через право транзитного и право архипелажного пролета.

Осуществление международных полетов иностранных воздушных судов в суверенном воздушном пространстве на разрешительной или уведомительной основе, в первую очередь, зависит от их отнесения к регулярным или нерегулярным полетам. Для регулярных международных полетов требуется получить соответствующее разрешение от государства назначения или государства пролета. В соответствии со ст. 6 Чикагской конвенции «никакие регулярные международные воздушные сообщения не могут осуществляться над территорией или на территории договаривающегося государства, кроме как по специальному разрешению или с иной санкции». Этому требованию полностью соответствует положение ст. 79 Воздушного кодекса РФ, устанавливающее, что международные полеты воздушных судов выполняются на основе международных договоров РФ или разрешений, выдаваемых в порядке, установленном Правительством РФ.

На практике право, на регулярные международные полеты предоставляется межправительственными соглашениями о международном воздушном сообщении. В соответствии с этими соглашениями воздушным судам одного государства разрешается осуществлять полеты в другое государство только по установленным международным маршрутам и производить посадки только в указанных аэропортах. В редких случаях, например в США, такие разрешения сопровождаются выдачей иностранным авиакомпаниям эксплуатационных разрешений, содержащих требования, которые необходимо выполнять при полетах на их территорию.

Что касается нерегулярных международных полетов, то регламентация права на их осуществление в суверенном воздушном пространстве имеет свои особенности, получившие отражение в ст. 5 Чикагской конвенции' все воздушные суда других договаривающихся государств, не являющиеся воздушными судами, занятыми в регулярных международных воздушных сообщениях, имеют право осуществлять полеты на его территорию или транзитные беспосадочные полеты через его территорию и совершать остановки с некоммерческими целями без необходимости получения предварительного разрешения и при условии, что государство, над территорией которого осуществляется полет, имеет право требовать совершение посадки.

В интересах безопасности полетов за государством сохраняется право требовать от воздушных судов, которые намереваются следовать над районами, являющимися недоступными или не имеющими надлежащих аэронавигационных средств, следовать по предписанным маршрутам или получать специальное разрешение на такие полеты.

Одним из важнейших условий реализации права на международный полет является соблюдение порядка пересечения границы иностранного государства и следование в его воздушном пространстве. Российское законодательство, например, устанавливает, что иностранные воздушные суда могут пересекать границу РФ только в установленных местах («воздушных коридорах»), если иной порядок не предусмотрен разрешением компетентных органов РФ. Выполнение установленной процедуры пересечения государственных границ (запрос воздушным судном по каналам радиосвязи разрешения на пролет за 150— 200 км до пролета границы, сообщения органу управления воздушным движением фактического времени и эшелона полета, порядок действий в случае неполучения разрешения и т. п.) также является условием реализации права на международный полет. После пересечения границы воздушное судно обязано придерживаться установленной трассы, маршрута, высоты полета и др. в строгом соответствии с утвержденным планом полета.

Некоторые государства (Испания, Италия, Канада, США, Филиппины, Франция, Южная Корея, Япония и др.) решают вопрос о влете иностранных воздушных судов в их суверенное воздушное пространство путем установления вдоль своего побережья так называемых зон опознавания ПВО (Air Defence Identification Zones — ADIZ) шириной от 150 до 750 км. В таких зонах в интересах безопасности могут быть запрещены или ограничены полеты

воздушных судов, чью идентификацию, местоположение и контроль за которыми невозможно эффективно осуществлять с помощью имеющихся технических средств.

Государства, установившие зону опознания ПВО, требуют от любого воздушного судна, направляющегося на их территорию, сообщить до влета в такую зону данные о самом судне, о направлении его полета, о расчетном времени, месте и высоте влета в ADIZ (в Канаде такие требования распространяются также на все воздушные суда, следующие транзитом через канадские «зоны опознания»). Если воздушное судно не сообщает указанных данных, не отвечает на запрос или если его фактическое поведение (полет) противоречит представленным им данным, то установившее ADIZ государство может осуществить перехват такого воздушного судна или применить к нему иные принудительные меры.

Как видим, государства детально регламентируют порядок влета иностранных воздушных судов в суверенное воздушное пространство, что объясняется как интересами обеспечения безопасности международной гражданской авиации, так и стремлением предотвратить несанкционированные пересечения своих воздушных границ.

Вопрос 4. Коммерческие права в международных воздушных сообщениях

Международные воздушные сообщения, как регулярные, так и нерегулярные, осуществляются прежде всего в целях перевозок пассажиров, багажа, грузов и почты за плату, т. е. носят коммерческий характер. Право на такую коммерческую деятельность, так же как и право на выполнение полетов, предоставляется только государством, на территорию которого или с территории которого они осуществляются. В зависимости от объемов разрешаемой коммерческой деятельности ее подразделяют на восемь так называемых свобод воздуха.

Первая «свобода воздуха» — право осуществлять транзитный полет без посадки на территории государства, предоставляющего это право.

Вторая «свобода воздуха» — право выполнять транзитный полет через иностранную территорию с посадкой на этой территории в некоммерческих целях, т. е. без права выгружать или брать на борт пассажиров, почту и грузы.

Третья «свобода воздуха» — право высаживать на иностранной территории пассажиров и выгружать грузы и почту, взятые на борт воздушного судна на территории государства, чью национальность имеет воздушное судно.

Четвертая «свобода воздуха» — право принимать на иностранной территории пассажиров и перевозить их на территорию государства, к которому принадлежит воздушное судно, а также адресуемые туда же грузы и почту.

Пятая «свобода воздуха» — право принимать на иностранной территории пассажиров, направляющихся на территорию любого третьего государства, а также адресуемые туда же груз и почту, и право высаживать пассажиров и выгружать груз и почту, следующие с любой такой территории, в стране — партнере по соглашению.

Шестая «свобода воздуха» — право осуществлять перевозки пассажиров, груза и почты между третьими странами через свою территорию.

Седьмая «свобода воздуха» — право осуществлять перевозки пассажиров, почты и груза между третьими странами, минуя территорию государства, к которому принадлежит воздушное судно.

Восьмая «свобода воздуха» — каботаж — право осуществлять авиaperевозки между пунктами, расположенными на территории одного и того же иностранного государства.

Первые две «свободы воздуха» не предусматривают осуществления коммерческой деятельности на территории соответствующего государства. Они носят вспомогательный характер, создавая условия для осуществления перевозок по оптимально рациональным и экономичным маршрутам.

Третья и четвертая «свободы воздуха» обеспечивают организацию авиaperевозок между странами — партнерами по соглашению.

В соответствии с пятой «свободой воздуха» можно осуществлять авиaperевозки на участках маршрута между третьими странами и страной — партнером по соглашению. Если при заключении соглашений о воздушном

сообщении практически вопрос о предоставлении третьей и четвертой «свободы воздуха» не возникает, то предоставление пятой «свободы воздуха» ведет к ущемлению интересов национальных авиакомпаний, уменьшая их потенциальные возможности самостоятельно осуществлять перевозки в третьи страны. Поэтому в полном объеме (перевозки в любые третьи страны) она, как правило, не предоставляется, а стороны оговаривают конкретные страны, регионы и пункты в них, куда предоставляются права пятой «свободы». При этом разрешение на осуществление таких прав должно быть получено как от государства — партнера по соглашению, так и от третьего государства.

На практике иногда используется «урезанная» пятая «свобода» («стоп-овер», stop over) — остановка на маршруте с правом дальнейшей перевозки пассажиров, сделавших остановку, но без права перевозить пассажиров, для которых этот пункт является пунктом отправления. Различают «стоп-овер» на маршруте (on route) и вне маршрута (off route)

«Стоп-овер» на маршруте — это право авиакомпании перевозить пассажиров с остановкой в пункте промежуточной посадки, в котором этой авиакомпании такое право предоставлено. Остановка может быть сделана на неопределенный срок, но не более года. Перевозка может быть продолжена той же самой авиакомпанией до конечного пункта. «Стоп-овер» вне маршрута отличается от «стоп-овера» на маршруте тем, что перевозка пассажира до пункта, где такое право предоставлено, и из этого пункта может осуществляться разными перевозчиками. «Стоп-овером» широко пользуются туристы, получая возможность посетить еще одну страну.

При использовании шестой «свободы воздуха» формально осуществляется перевозка из одной страны в другую и затем без пересадки или перегрузки на другой рейс до другой страны. Однако рассматривать шестую «свободу воздуха» как сумму четвертой и третьей «свободы воздуха» было бы неправильно. Возможность осуществлять прямую (без пересадки или перегрузки с одного рейса на другой) перевозку между двумя странами через свою территорию создает качественно новые и более широкие возможности по использованию соответствующих рынков перевозок.

При использовании седьмой «свободы воздуха» перевозки осуществляются между иностранными государствами, минуя территорию государства, к которому приписано воздушное судно.

Право на осуществление перевозок по восьмой «свободе воздуха» не предоставляется, поскольку в соответствии с Чикагской конвенцией 1944 г. право на осуществление каботажных перевозок может быть предоставлено либо всем желающим, либо никому. Статья 7 Конвенции прямо указывает, что каждое договаривающееся государство обязуется не вступать ни в какие соглашения, которые специально предоставляют какому-то другому государству или авиакомпании какого-либо другого государства любую такую привилегию на исключительной основе, и не получать любой такой исключительной привилегии от любого другого государства. Эта же статья предоставляет право государству отказать в разрешении воздушным судам других договаривающихся государств выполнять подобные авиаперевозки.

Под каботажом имеются в виду не только внутренние перевозки, но и международные, если они включают внутренний участок. Известны случаи и так называемого регионального каботажа, когда авиакомпании третьих стран не допускаются к перевозкам между государствами соответствующего региона (например, «арабский каботаж» государствами — членами ЛАП).

Первая стандартная форма двустороннего соглашения об обмене коммерческими правами в регулярном международном воздушном сообщении была разработана на Чикагской конференции 1944 г. и включена в ее Заключительный акт (Чикагская стандартная форма). Она предусматривала взаимное предоставление первых пяти «свобод воздуха».

11 февраля 1946 г. США и Великобритания подписали соглашение о воздушном сообщении («Бермуды-1»), которое основывалось на Чикагской стандартной форме, включало конкретные маршруты и детализировало условия эксплуатации линий. Чикагско-бермудский тип двусторонних соглашений о международных воздушных сообщениях был воспринят практикой многих государств.

Принятый США в 1978 г. Закон о дерегулировании деятельности авиапредприятий на внутренних авиалиниях и распространение его положений в 1979 г. на международные воздушные авиаперевозки по существу разрушил сложившуюся систему двусторонних соглашений, базировавшихся на чикагско-бермудском типе, поскольку предусматривал либерализацию чартерных перевозок, свободный доступ к рынкам, гибкость тарифов, курс на свободную конкуренцию авиакомпаний. Более того, в отношении государств, не согласных со «свободной конкуренцией», предусматривалась возможность применения санкций вплоть до прекращения, приостановления или изменения разрешения иностранному перевозчику выполнять полеты в США.

На базе принципов дерегулирования США заключили договоры с Нидерландами, ФРГ, Бельгией, Южной Кореей и другими странами («Бермуды-2»). Причем только в договоре с ФРГ США открыли свое воздушное пространство без ограничений для всех видов авиаперевозок и на всех маршрутах. В остальных соглашениях США не допускают конкуренции иностранных перевозчиков со своими национальными авиакомпаниями.

На региональном уровне частичный «либеральный» режим установлен в отношении воздушных сообщений между странами — членами ЕС Директивой от 25 июня 1983 г. Он распространяется только на полеты воздушных судов вместимостью до 70 мест.

Начиная с 1984 г. страны — члены ЕС в свои двусторонние соглашения о воздушном сообщении стали включать принцип «открытых регулярных маршрутов», в соответствии с которым права по пятой «свободе» предоставляются соглашениями между компетентными авиационными органами.

5. Ответственность по международному воздушному праву

Международное воздушное право регулирует вопросы ответственности в двух аспектах: ответственность авиаперевозчика перед пассажирами и грузовладельцами и ответственность за ущерб, причиненный третьим лицам.

Первым международным документом, установившим ответственность авиаперевозчика перед пассажирами и грузовладельцами, явилась Варшавская конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок 1929 г. (вступила в силу в 1933 г.). Конвенция установила принцип виновной ответственности авиаперевозчика за смерть или телесное повреждение пассажира, за порчу или утрату груза (почты, багажа, ручной клади) или опоздание при перевозке. Ею установлены требования к перевозочной документации, а также пределы ответственности перевозчика: 125 тыс. золотых франков Пуанкаре в отношении пассажира (около 10 тыс. долл. США), 250 франков за каждый килограмм груза и багажа и 5 тыс. франков в отношении ручной клади пассажира.

В 1955 г. предел ответственности перевозчика был увеличен вдвое Гаагским протоколом, дополнительным к Варшавской конвенции (вступил в силу в 1963 г.).

Гвадалахарская конвенция 1961 г., дополнительная к Варшавской, относительно унификации некоторых правил, касающихся международной воздушной перевозки, выполняемой лицом иным, чем договорный перевозчик (вступила в силу в 1964 г.), распространила основные принципы Варшавской конвенции на перевозки на арендованных воздушных судах.

В 1966 г. было подписано Монреальское соглашение между авиакомпаниями, выполняющими перевозки в США, из США или через территорию США. Соглашение повысило предел ответственности авиаперевозчика до 58 тыс. долл. без судебных издержек и 75 тыс. долл., включая судебные издержки.

В 1971 г. в Гватемале был подписан протокол, дополнительный к Варшавской конвенции 1929 г., измененной Гаагским протоколом 1955 г. (в силу не вступил). Им введен принцип объективной ответственности перевозчика и установлен предел ответственности в 100 тыс. долл. США.

В 1975 г. в Монреале были приняты четыре протокола к указанным документам Варшавской системы. Протокол № 1 к Варшавской конвенции (вступил в силу в 1996 г.) изменил расчетную единицу в последней — франк на «специальные права заимствования» (СПЗ). Протокол № 2 к Варшавской конвенции, измененной Гаагским протоколом (вступил в силу в 1996 г.), аналогичным образом изменил расчетную единицу в данной комбинации международных договоров. Протокол № 3 к Варшавской конвенции, измененной Гватемальским протоколом (в силу не вступил), аналогичным образом изменил расчетную единицу в данной комбинации международных договоров.

Монреальский протокол № 4 к Варшавской конвенции, измененной Гаагским протоколом (в силу не вступил), установил принцип объективной

ответственности авиаперевозчика.

Большое число документов, принятых в дополнение к Варшавской конвенции 1929 г. и различный круг их участников, а также стремление большинства авиакомпаний отказаться от принципа виновной ответственности в пользу объективной ответственности, привели к разработке и принятию в 1999 г. Монреальской конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (вступила в силу в 2003 г., Россия не участвует). Она консолидировала документы Варшавской системы и установила двухуровневую систему ответственности. Первый уровень устанавливает объективную ответственность в размере до 100 тыс. СПЗ (около 135 тыс. долл.) независимо от вины перевозчика. Второй уровень основывается на презумпции вины перевозчика и не предусматривает ограничения ответственности.

Вопросы ответственности за ущерб, причиненный третьим лицам, в международном воздушном праве регулируются Римской конвенцией о возмещении вреда, причиненного иностранным воздушным судном третьим лицам на поверхности 1952 г. и изменившим ее Монреальским протоколом 1978 г. (Россия участвует в Конвенции с 1982 г.).

Согласно Конвенции ответственность за ущерб, причиненный третьим лицам на поверхности, несет лицо, использующее судно в момент причинения вреда (эксплуатант воздушного судна). Ответственность наступает независимо от вины эксплуатанта, который располагает лишь весьма ограниченным диапазоном средств правовой защиты. Статья 1 Конвенции предусматривает, что «любое лицо, которому причинен ущерб на поверхности, если оно докажет, что этот ущерб был причинен воздушным судном в полете или любым лицом или предметом, выпавшим из воздушного судна, имеет право на возмещение».

В п. 1 ст. 11 Конвенции устанавливается, что ответственность за ущерб для каждого воздушного судна и в каждом случае в отношении всех лиц, несущих ответственность на основании Конвенции, не превышает определенных установленных сумм, зависящих от веса воздушного судна. Эти пределы разбиты на пять категорий — от 500 тыс. золотых франков Пуанкаре (примерно 40 тыс. долл. США) для воздушных судов весом 1 тыс. кг или менее до 10 млн 500 тыс. золотых франков Пуанкаре (примерно 840 тыс. долл. США) плюс по 100 золотых франков Пуанкаре (примерно 8 долл. США) за каждый кг сверх 50 тыс. кг для воздушных судов весом более 50 тыс. кг. В дополнение к пределам для каждого воздушного судна и случая в п. 2 ст. 11 устанавливается, что ответственность в связи со смертью или телесным повреждением не превышает 500 тыс. золотых франков Пуанкаре за каждого погибшего или получившего телесное повреждение.

Монреальский протокол 1978 г. пересмотрел в сторону повышения пределы ответственности и заменил золотой франк Пуанкаре на условную единицу «специальные права заимствования» (СПЗ) (Special Drawing Rights, SDR). Количество весовых категорий было сокращено с 5 до 4, от 300 тыс. СПЗ (примерно 379 500 долл. США) для воздушных судов весом 2 тыс. кг или менее до 2 млн 500 тыс. СПЗ (примерно 3 162 500 долл.) плюс по 65 СПЗ (примерно

82 долл.) за каждый килограмм сверх 30 тыс. кг для воздушных судов весом более 30 тыс. килограмм. Максимальная сумма ответственности в связи со смертью или телесным повреждением была ограничена 125 тыс. СПЗ (примерно 158 125 долл.) за каждого погибшего или получившего телесное повреждение. Однако спустя некоторое время эти повышенные пределы были сочтены недостаточными, и Протокол так и не получил широкого признания.

К числу проблем, не получивших своего решения в международном воздушном праве, можно отнести: ответственность органов управления воздушным движением (инцидент над Боденским озером с самолетом «Башкирских авиалиний» в ночь с 1 на 2 июля 2002 г., который произошел по вине диспетчерских служб, является лишним тому подтверждением), ответственность производителя авиационной техники, ответственность за вред, причиненный шумом авиационных двигателей и звуковым ударом.

Международные авиационные организации:

Международная организация гражданской авиации (ИКАО) - специализированное учреждение ООН со штаб-квартирой в Монреале (Канада). Существует с 1947 г., когда вступила в силу Чикагская конвенция 1944 г., ч. II которой является ее Уставом. СССР (Российская Федерация) является членом ИКАО с 1970 г.

Целями ИКАО являются обеспечение безопасного и упорядоченного развития международной гражданской авиации во всем мире и другие аспекты организации и координации международного сотрудничества по всем вопросам деятельности гражданской авиации.

Высший орган ИКАО — Ассамблея, в которой представлены все государства-члены. Постоянным действующим органом ИКАО является Совет, который состоит из 33 членов, избираемых Ассамблеей. Советом руководит президент, избираемый на три года. Обслуживающим органом ИКАО является секретариат во главе с генеральным секретарем — главным исполнительным должностным лицом.

Другими органами ИКАО являются: Аэронавигационная комиссия, Авиатранспортный комитет, Юридический комитет, Комитет по совместной поддержке аэронавигационного обеспечения, Финансовый комитет, Комитет по незаконному вмешательству в деятельность гражданской авиации.

С 1983 г. в структуре ИКАО функционирует Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации, имеющий статус технического комитета Совета ИКАО.

ИКАО имеет региональные бюро: Европейское (Париж), Африканское (Дакар), Ближневосточное (Каир), Южно-Американское (Лима), Азиатско-Тихоокеанское (Бангкок), Северной Америки и Карибского бассейна (Мехико), Восточно-Африканское (Найроби).

Европейская организация по обеспечению безопасности аэронавигации (Евроконтроль) была учреждена в 1960 г. на основании Конвенции о сотрудничестве в области аэронавигации, подписанной Бельгией, Великобританией, Нидерландами, Люксембургом, Францией и ФРГ в целях совершенствования управления воздушным движением над территорией

Западной Европы.

По истечении срока действия Конвенции (20 лет; ее участники в 1981 г. приняли протокол, в соответствии с которым обслуживание воздушного движения в верхнем воздушном пространстве Западной Европы осуществляется соответствующими национальными органами.

Цели Евроконтроля: определение общей политики в отношении структуры воздушного пространства, средств аэронавигации, унификация правил полетов и деятельности наземных аэронавигационных служб.

Высший представительный орган — Постоянная комиссия по обеспечению безопасности аэронавигации, в которой представлены все государства-члены. Решения Комиссии носят обязательный характер для государств-членов.

Исполнительный орган — Агентство по безопасности аэронавигации, которое было учреждено в 1960 г. в целях обеспечения безопасности полетов гражданских и военных воздушных судов.

Африканская комиссия гражданской авиации (АФКАК) была учреждена в 1969 г. в Аддис-Абебе (Эфиопия). Членство в АФКАК обусловлено членством в Африканском Союзе и заинтересованностью в деятельности Экономической комиссии ООН для Африки.

Цели: содействие выработке общей политики государств-членов в области гражданской авиации, содействие более эффективному использованию и совершенствованию африканского воздушного транспорта, содействие в применении авиационных регламентов ИКАО, содействие применению тарифов, стимулирующих развитие воздушных перевозок в Африке.

Высший орган — пленарная сессия, которая избирает президента и четырех вице-президентов Комиссии, образующих Бюро АФКАК.

Агентство по обеспечению безопасности аэронавигации в Африке и на Мадагаскаре (АСЕКНА) было учреждено в 1959 г. 12 африканскими государствами и Францией. С 1966 г. располагается в Дакаре (Сенегал).

Цели: обеспечение регулярности и безопасности полетов воздушных судов над территорией государств-членов, за исключением Франции: предоставление полетной, технической и метеорологической информации, а также информации об авиаперевозках; управление полетами воздушных судов, контроль за воздушным движением; управление, эксплуатация и содержание аэродромов.

Высшим органом Агентства является Административный совет, в состав которого входят все государства-члены на базе принципа «одно государство — один представитель — один голос» (первоначально состоял из 12 представителей Франции и 12 представителей африканских стран). Решения Совета являются обязательными и не требуют одобрения со стороны государств-членов. Члены Совета избирают президента и по его предложению назначают генерального секретаря.

Рабочими органами Агентства являются: административное, эксплуатационное, наземное, метеорологическое управления, счетное бюро.

Латиноамериканская комиссия гражданской авиации (ЛАКАК) была

учреждена в 1973 г. Члены ЛАКАК — государства Южной и Центральной Америки, включая Панаму и Мексику, а также государства Карибского бассейна.

Цели ЛАКАК: координация деятельности воздушного транспорта государств-участников, развитие сотрудничества между членами ЛАКАК, сбор и публикация статистических данных об авиаперевозках, выработка рекомендаций в отношении тарифов.

Высший орган — Ассамблея, которая избирает президента ЛАКАК. Ее решения подлежат одобрению государствами-членами.

Исполнительным органом ЛАКАК является Исполнительный комитет.

Штаб-квартира находится в Мехико.

Центральноамериканская корпорация по обслуживанию аэронавигации (КОКЕСНА) была создана на основе Конвенции, подписанной в 1960 г. в Тегусигальпе (Гондурас).

Целями КОКЕСНА являются: разработка на основе стандартов и рекомендаций ИКАО предложений по унификации национальных авиационных регламентов по вопросам аэронавигации; управление воздушным движением в воздушном пространстве государств-членов, а также в тех районах воздушного пространства, которые специально определены региональным аэронавигационным планом ИКАО, и в других районах, в которых КОКЕСНА несет ответственность за ОВД, в соответствии с международными соглашениями.

Кроме того, КОКЕСНА обеспечивает обслуживание воздушного движения над территорией государств-членов в интересах юридических и физических лиц путем заключения с ними специальных контрактов.

Высшим органом КОКЕСНА является Административный совет, образуемый из представителей всех государств-членов. Он обладает правом давать командирам воздушных судов указания, подлежащие обязательному исполнению. Прием новых членов — на основе принципа единогласия.

Совет гражданской авиации арабских государств (КАКАС) был создан в 1967 г. на основании резолюции ЛАГ, принятой в 1965 г. Является специализированным учреждением ЛАГ.

Целями КАКАС являются: развитие сотрудничества в области гражданской авиации между государствами — членами ЛАГ; содействие внедрению стандартов и рекомендаций ИКАО в практику государств-членов; разрешение споров и разногласий между государствами-членами по вопросам гражданской авиации.

Высшим представительным органом КАКАС является Совет, в котором представлены все государства-члены. Исполнительный орган КАКАС — Постоянное бюро. Штаб-квартира находится в Рабате (Марокко).

Заключение

В настоящее время в целях борьбы с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации в международном воздушном праве принято четыре специальных международно-правовых акта: Токийская конвенция о преступлениях и некоторых других действиях, совершенных на борту воздушного судна 1963 г., Гаагская конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов 1970 г., Монреальская конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации 1971 г. и Монреальский протокол о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международные полеты 1988 г.

Токийская конвенция признает факт незаконного захвата воздушного судна: когда лицо, находящееся на борту воздушного судна, незаконно, с помощью силы или угрозы применения силы совершило акт вмешательства, захвата или иным образом неправомерно контролирует воздушное судно в полете или когда планируется совершение такого акта. При этом Конвенция не квалифицирует подобные действия как преступление.

Гаагская конвенция кроме определения актов незаконного захвата, по существу совпадающего с содержащимся в Токийской конвенции, квалифицирует такие действия как преступление и обязывает государства принимать в отношении них суровые меры наказания (ст. 1, 2).

Согласно Монреальской конвенции (ст. 1) «любое лицо совершает преступление, если оно незаконно и преднамеренно:

а) совершает акт насилия в отношении лица, находящегося на борту воздушного судна в полете, если такой акт может угрожать безопасности воздушного судна: или

б) разрушает воздушное судно, находящееся в эксплуатации, причиняет этому воздушному судну повреждение, которое выводит его из строя; или

в) помешает или совершает действия, приводящие к помещению на воздушное судно, находящееся в эксплуатации, каким бы то ни было способом устройство или вещество, которое может разрушить такое воздушное судно или причинить ему повреждение, которое выводит его из строя, или причинить ему повреждение, которое может угрожать его безопасности в полете; или

г) разрушает или повреждает аэронавигационное оборудование или вмешивается в его эксплуатацию, если любой такой акт может угрожать безопасности воздушных судов в полете; или

д) сообщает заведомо ложные сведения, создавая тем самым угрозу безопасности воздушного судна в полете». Согласно этой Конвенции преступлением является также попытка совершить подобные действия и соучастие в совершении или в попытке совершить такие действия.

В соответствии с Токийской конвенцией командир воздушного судна может применить «разумные меры, включая меры принуждения», если он имеет достаточные основания полагать, что лицо совершило или готовится совершить правонарушение на борту воздушного судна или действия, угрожающие его безопасности. Кроме того, командир вправе высадить такое

лицо и передать компетентным органам того государства — участника Токийской конвенции, на территории которого совершена посадка.

Монреальский протокол о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международные полеты, являющийся дополнительным к Монреальской конвенции (вступил в силу в 1989 г.), не изменяя по существу содержание Конвенции, распространил ее действие на случаи совершения незаконных актов насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию.

Список использованных нормативно-правовых актов и литературы

Документы:

Чикагская конвенция о международной гражданской авиации 1944 г. // Международное право в документах. М., С. 531.

Конвенция об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности 1952 г. (с изм. И доп. От 23 сентября 1978 г.). // ВВС СССР. 1983. № 7.

Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов 1970 г. // СДД СССР. 1974. Вып. 27. С. 292.

Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации 1971 г. // СДД СССР. 1975. Вып. 29.

Соглашение о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства 1991 г. // БМД. 2000. № 7.

Договор по открытому небу 2002 г. // СЗ РФ. 2002. №6. Ст. 552.

Воздушный кодекс Российской Федерации.

Литература:

Большой юридический словарь / В.Н. Додонов, В.Д. Ермаков, М.А. Крылова. М., 2003.

Дипломатический словарь. В 3- томах / Под ред. А.А. Громыко, А.Г. Ковалева, П.П. Севостьянова, С.Л. Тихвинского М., 2002.

Карташкин В.А. Права человека в международном и внутригосударственном праве. М., 2005.

Международное право: учебник / отв. Ред. В.И. Кузнецов, Б.Р. Тузмухамедов. М., 2007.

Международное право. Учебник для вузов. Под ред. Ю.М. Колосова, В.И. Кузнецова. М., 2005.

Международное право. Учебник для вузов. Под ред. Г.В.Игнатенко. М., 2003.

Практикум по международному праву / отв. Ред. Г.В. Игнатенко, С.Ю. Марочкин, О.И. Тиунов. М., 2007.

Международное право: словарь терминов по / Сост. Н.С. Шемахова Н.С. Орел: ОрЮИ МВД России, 2007.

Международное право: альбом схем / Сост. Н. С. Шемахова. – Орел: ОрЮИ МВД России, 2008.

Тема № 14 Международное космическое право.

План лекции:

Введение

1. вопрос. Понятие и источники международного космического права
2. вопрос. Правовой статус космического пространства и небесных тел, космических объектов и космонавтов
3. вопрос. Ограничения использования космоса в военных целях
4. вопрос. Ответственность в международном космическом праве
5. вопрос. Международно-правовое регулирование некоторых прикладных видов космической деятельности

Заключение

Список использованных нормативно-правовых актов и литературы

Введение

Появление этой новой отрасли международного права связано с началом практического освоения космического пространства. На первых этапах развития космонавтики главную роль в осуществлении космической деятельности играли государства. Это объяснялось высокой стоимостью космических проектов, значительным техническим риском, тесной связью такой деятельности с оборонными и другими интересами государств. Вместе с тем космическая деятельность ввиду экстерриториальности ее осуществления затрагивает интересы всех государств. Поэтому изначально космическое право сложилось как право межгосударственное и составило новую отрасль международного публичного права. Подтверждением этому является та значительная роль, которую проявила ООН в становлении и развитии международного космического права.

Цель лекции: сформировать у студентов представление о статусе международного космического пространства, небесных тел, космических объектов и космонавтов.

Задачами данной лекции

– рассмотреть особенности международно-правового закрепления космических отношений;

– проанализировать закрепленные ограничения использования космоса.

Таким образом, изучив тему лекции, студенты должны уметь:

- анализировать космические отношения;

- анализировать особенности правового регулирования международного космического пространства, небесных тел, космических объектов и космонавтов;

- проводить разграничение международного и внутригосударственного права.

Вопрос 1. Понятие и источники международного космического права

Международное космическое право — это отрасль международного права, представляющая собой совокупность принципов и норм, устанавливающих правовой режим космического пространства и небесных тел, а также регулирующих отношения между субъектами международного права в связи с осуществлением ими космической деятельности.

Появление этой новой отрасли международного права связано с началом практического освоения космического пространства. На первых этапах развития космонавтики главную роль в осуществлении космической деятельности играли государства. Это объяснялось высокой стоимостью космических проектов, значительным техническим риском, тесной связью такой деятельности с оборонными и другими интересами государств. Вместе с тем космическая деятельность ввиду экстерриториальности ее осуществления затрагивает интересы всех государств. Поэтому изначально космическое право сложилось как право межгосударственное и составило новую отрасль международного публичного права. Подтверждением этому является та значительная роль, которую проявила ООН в становлении и развитии международного космического права.

В 1959 г. был создан Комитет ООН по использованию космического пространства в мирных целях (Комитет ООН ПО космосу) в составе 24 государств-членов. Этот постоянный комитет, являющийся вспомогательным органом Генеральной Ассамблеи ООН, в настоящее время включает 67 государств. Комитету поручено заниматься научно-техническими и правовыми вопросами исследования и использования космического пространства и выполнять роль центрального координирующего органа в области международного сотрудничества в освоении космоса. В рамках Комитета действуют два подкомитета полного состава: Научно-технический подкомитет и Юридический подкомитет.

Объектом международного космического права являются космическое пространство, включая Луну и другие небесные тела, деятельность по исследованию и использованию космического пространства, результаты такой деятельности, космические объекты и их экипажи. Таким образом, нормы международного космического права, с одной стороны, связаны с пространственной сферой деятельности государств, а именно: с космическим пространством, с другой стороны, они направлены на регламентацию самой космической деятельности. Такая деятельность не ограничивается только космосом, но может иметь место и на Земле (в тех случаях, когда она непосредственно связана с запуском, функционированием, возвращением космических объектов, использованием результатов их работы).

В качестве примера в первом случае можно привести нормы, устанавливающие свободу исследования и использования космического пространства для всех государств на основе равенства без какой бы то ни было дискриминации, запрещающие национальное присвоение космического пространства и небесных тел, ограничивающие использование космоса в воен-

ных целях, и др.

Во втором случае можно указать нормы относительно правового статуса космонавтов и космических объектов, регистрации космических объектов, некоторых прикладных видов космической деятельности, спасания космонавтов, возвращения космонавтов и космических объектов, международной ответственности за ущерб, причиненный космическими объектами и др.

В международном космическом праве основными источниками являются международный договор и международно-правовой обычай.

Еще до появления специальных международных договоров о космосе некоторые принципы и нормы международного космического права сложились в качестве международно-правовых обычаев. К ним можно отнести принцип нераспространения государственного суверенитета на космическое пространство, равное право всех государств на исследование и использование космоса, соответствие космической деятельности общему международному праву, международную ответственность государств за национальную космическую деятельность.

В основном же развитие международного космического права происходит посредством заключения многосторонних международных договоров. К их числу, прежде всего, относятся разработанные в ООН договоры: Договор о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела 1967 г. (Договор по космосу); Соглашение о спасании космонавтов, возвращении космонавтов и возвращении объектов, запущенных в космическое пространство, 1968 г.; Конвенция о международной ответственности за ущерб, причиненный космическими объектами, 1972 г.; Конвенция о регистрации объектов, запускаемых в космическое пространство, 1975 г.; Соглашение о деятельности государств на Луне и других небесных телах 1979 г. Эти договоры вступили в силу, их участниками является большое число государств (Россия участвует во всех договорах, за исключением Соглашения о Луне 1979 г.).

Основу регулирования международных отношений, возникающих в связи с космической деятельностью, составляет Договор по космосу 1967 г. Он устанавливает наиболее общие международно-правовые принципы деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства. В настоящее время в Договоре участвуют 98 государств.

Отдельные нормы, относящиеся к деятельности в космосе, содержатся в многосторонних международных договорах, регулирующих иные области отношений. Так, Договор о запрещении испытаний ядерного оружия в атмосфере, в космическом пространстве и под водой 1963 г. и Конвенция о запрещении военного или любого иного враждебного использования средств воздействия на природную среду 1977 г. устанавливают определенные запретительные нормы, которые распространяются, в том числе и на действия в космическом пространстве. Устав Международного союза электросвязи 1992 г. (МСЭ) определяет, что область орбит так называемых геостационарных

спутников является ограниченным естественным ресурсом, требующим рационального использования.

Обширную группу договорных источников образуют международные соглашения, регламентирующие те или иные конкретные формы сотрудничества государств в освоении и использовании космического пространства. К ним относятся учредительные акты межправительственных организаций, занимающихся космической деятельностью (например, Европейского космического агентства, Азиатско-Тихоокеанской организации космического сотрудничества и др.), а также многочисленные международные двусторонние и многосторонние научно-технические соглашения, регулирующие совместную деятельность государств по осуществлению международных космических проектов и программ сотрудничества в космосе (например, Соглашение относительно сотрудничества по международной космической станции гражданского назначения 1998 г.).

Говоря об источниках международного космического права, нельзя не упомянуть о резолюциях Генеральной Ассамблеи ООН по вопросам космоса. Как известно, сами по себе резолюции Генеральной Ассамблеи ООН источниками международного права не являются и носят рекомендательный характер. Вместе с тем положения первых таких резолюций-рекомендаций 1961 и 1963 гг. — 1721 (XVI) Международное сотрудничество в области мирного использования космического пространства и 1961 (XVIII) Декларация правовых принципов, регулирующих деятельность государств по исследованию и использованию космического пространства — способствовали формированию обычных норм и впоследствии нашли свое отражение в заключенных позже международных договорах по космосу. Последующие резолюции, направленные на регламентирование некоторых видов космической деятельности, также выполняют определенную регулирующую функцию. Это следующие резолюции: Принципы использования государствами искусственных спутников Земли для международного непосредственного телевизионного вещания (37/92, 1982 г.); Принципы, касающиеся дистанционного зондирования Земли из космоса (41/65, 1986 г.); Принципы, касающиеся использования ядерных источников энергии в космическом пространстве (47/68, 1992 г.); Декларация о международном сотрудничестве в исследовании и использовании космического пространства на благо и в интересах всех государств, с особым учетом потребностей развивающихся стран (51/122, 1996 г.).

Подготовка международных договоров по космосу и резолюций Генеральной Ассамблеи проводилась в Комитете ООН по использованию космического пространства в мирных целях. В последнее время в Комитете активно обсуждается вопрос о целесообразности разработки универсальной всеобъемлющей конвенции по международному космическому праву. Сторонники принятия новой конвенции обосновывают свою позицию необходимостью кодификации международного космического права с учетом тех изменений, которые произошли в практике космической деятельности за последние десятилетия.

Вопрос 2. Правовой режим космического пространства и небесных тел, космических объектов и космонавтов

С открытия космической эры, начало которой было положено в 1957 г. запуском Советским Союзом первого искусственного спутника Земли, космическое пространство относят к международным территориям. Правовой режим космоса определяется общим международным правом. Основы правового режима космического пространства и небесных тел закреплены Договором по космосу 1967 г. и Соглашением о деятельности государств на Луне и других небесных телах 1979 г.

Согласно Договору, «космическое пространство и небесные тела не подлежат национальному присвоению ни путем провозглашения на них суверенитета, ни путем использования или оккупации, ни любыми другими средствами».

Космическое пространство и небесные тела открыты для исследования и использования всеми государствами без какой бы то ни было дискриминации на основе равенства, при свободном доступе во все районы небесных тел. Они свободны для научных исследований; такие исследования осуществляются на благо и в интересах всех стран и являются достоянием всего человечества.

Деятельность в космосе должна соответствовать общему международному праву, включая Устав ООН. При ее осуществлении государства обязаны должным образом учитывать соответствующие интересы всех других государств, а также должны и избегать вредного загрязнения космического пространства и небесных тел.

Запрещается выводить в космос и размещать там ядерное оружие и другие виды оружия массового уничтожения, а также проводить испытания ядерного оружия в космическом пространстве. Луна и другие небесные тела должны использоваться исключительно в мирных целях.

Соглашение о деятельности государств на Луне и других небесных телах 1979 г. развивает и детализирует положения Договора по космосу 1967 г. относительно правового режима небесных тел.

Соглашение объявляет Луну и другие небесные тела, и их ресурсы «общим наследием человечества». Уточняется, что запрет национального присвоения небесных тел, распространяется на их поверхность, недра и природные ресурсы и действует не только в отношении государств, но также и международных организаций, юридических и физических лиц. Государства — участники Соглашения 1979 г. обязались установить международный режим эксплуатации природных ресурсов Луны, когда такая эксплуатация станет возможной.

Соглашение уточняет, что нормы, установленные в отношении Луны (в том числе определяющие ее демилитаризованный режим), действуют и в отношении орбит траекторий полета к Луне и вокруг Луны.

Соглашение провозглашает свободу научных исследований на Луне для всех государств на основе равенства и подробно регламентирует порядок осуществления таких исследований.

Необходимо отметить, что Соглашение о Луне 1979 г. не получило широкой поддержки (по состоянию на 2006 г. — 12 государств-участников). Ведущие космические страны, в том числе Российская Федерация, в нем не участвуют.

Одной из проблем международного космического права является проблема высотного разграничения воздушного и космического пространств. Определенной естественной границы между ними не существует. Как известно, правовые режимы таких пространств существенно различаются. Ни международное право, ни национальные законодательства государств не содержат норм, устанавливающих границу между этими пространствами. Этот вопрос продолжительное время остается в повестке дня Комитета ООН по космосу.

Практика государств подтверждает существующее в доктрине мнение о том, что складывается обычная норма, согласно которой суверенитет государства не распространяется на пространство, находящееся выше орбиты наименьшего перигея искусственного спутника Земли (эта высота составляет приблизительно 110—140 км над уровнем океана). Ряд государств (в том числе и Россия) предлагают принять договорную норму, определяющую, что космическое пространство начинается с высоты 100—110 км над уровнем океана. При этом за космическими объектами при выводе их на орбиту и возвращении на Землю сохраняется право «безвредного (мирного) пролета» над территориями иностранных государств и на более низких высотах. Такая норма позволила бы определить пространственную сферу, на которую распространяется правовой режим космического пространства.

Особое значение имеет область орбит так называемых геостационарных спутников. Это часть космического пространства, отстоящая от поверхности Земли на расстоянии примерно 35 800 км и находящаяся в плоскости земного экватора (такси пространственное кольцо также называют геостационарной орбитой или геостационарным пространством).

Геостационарные спутники обладают рядом особенностей. Период обращения их вокруг Земли равен земным суткам, что обеспечивает постоянное положение спутника над определенной точкой земного экватора. При этом в видимости спутника находится треть площади поверхности Земли. Это создает оптимальные условия для некоторых прикладных видов космической деятельности (например, для использования спутником связи, телевизионного вещания, метеорологического наблюдения и др.). Вследствие этого более половины всех существующих спутников расположены на геостационарной орбите. Однако в этом пространстве можно разместить лишь ограниченное число спутников, поскольку при близком их расположении друг к другу бортовая радиоаппаратура может создавать взаимные помехи. Все это явилось причиной для дискуссии относительно правового режима этой части космического пространства.

В 1976 г. ряд экваториальных стран заявили о распространении их суверенитета на соответствующие их территориям участки геостационарной орбиты. Данное заявление было сделано в Декларации, подписанной в Боготе 3

декабря 1976 г. Колумбией, Конго, Эквадором, Индонезией, Кенией, Угандой и Заиром. Эти притязания были отвергнуты большинством государств как противоречащие принципу запрещения национального присвоения космоса. Позже ими предлагалось, установить, для геостационарной орбиты правовой режим особого рода. Вопрос об особенностях использования пространства геостационарных орбит обсуждается в Комитете ООН по космосу.

Вместе с тем определенная координирующая работа по экономному использованию геостационарного пространства проводится МСЭ, Устав которого определяет, что радиочастоты и орбита геостационарных спутников являются ограниченными естественными ресурсами, которые надлежит использовать рационально, эффективно и экономно, чтобы обеспечить справедливый доступ к этой орбите и частотам, разным странам, учитывая при этом особенности географического положения некоторых государств и особые потребности развивающихся стран. С целью рационального использования ресурса геостационарной орбиты и избежания взаимных радиопомех в рамках МСЭ проводятся согласование, выделение и регистрация радиочастот и орбитальных позиций для заявляемых различными государствами геостационарных спутников. При этом в отношении выделения орбитальных позиций нельзя говорить как о национальном присвоении соответствующей части космического пространства.

Правовой статус космических объектов и космонавтов

В международном космическом праве нет определения понятия «космический объект», несмотря на то, что этот термин довольно широко используется во всех международных договорах по космосу. На практике под космическими объектами в международно-правовых документах подразумеваются все разновидности созданных человеком технических устройств, предназначенных для использования в космическом пространстве (искусственные спутники Земли, автоматические и пилотируемые космические аппараты и станции, ракеты-носители и т. д.). В отличие от них космические объекты естественного происхождения (например, Луна, планеты) охватываются понятием «небесные тела».

Международные правоотношения, связанные с космическим объектом, как правило, возникают с момента запуска космического объекта в космос и продолжаются до его приземления или прекращения существования (как исключение, например, можно привести случай приземления космического объекта на территорию иностранного государства).

Важным критерием определения космического объекта является его регистрация. На ее основе решаются вопросы юрисдикции и контроля над космическими объектами, их национальной принадлежности, ответственности за ущерб, причиненный ими, и т. д.

Регистрация запущенных космических объектов ведется I ООН с 1961 г. Позже был заключен специальный международный договор — Конвенция о регистрации объектов, запускаемых в космическое пространство, 1975 г. Согласно Конвенции, космические объекты регистрируются на национальном уровне в регистре, имеющемся у каждого государства, причастного к

космической деятельности, и на международном уровне — и реестре, который ведет Генеральный секретарь ООН. При этом Генеральному секретарю ООН предоставляется следующая информация о занесенном в регистр государства космическом объекте: название запускающего государства, регистрационный номер объекта, дата и место запуска, параметры его орбиты, общее назначение космического объекта. К информации, содержащейся в реестре ООН, обеспечивается полный и открытый доступ для всех государств. В случае совместного запуска несколькими государствами национальная регистрация производится одним из запускающих государств.

Комитет ООН по космосу уделяет большое внимание практике регистрации космических объектов. В последние годы в рамках Юридического подкомитета для ее анализа создана рабочая группа.

Национальная регистрация космических объектов влечет определенные последствия по международному праву. Так, Договор по космосу 1967 г. устанавливает, что государство, в регистр которого занесен космический объект, сохраняет юрисдикцию и контроль над таким объектом во время его нахождения в космическом пространстве. При этом права собственности на объект «остаются незатронутыми» во время его нахождения в космическом пространстве или по возвращении на Землю (т. е. он принадлежит тому же государству или лицу, которому принадлежал до полета). Космический объект должен быть возвращен государству, в регистр которого он занесен, в случае обнаружения объекта за пределами территории этого государства. Такое возвращение осуществляется по просьбе властей и за счет государства, проводившего запуск.

Международное право рассматривает космонавтов как «посланцев человечества в космос». Это не означает, что тем самым они приобретают некий наднациональный статус, а отражает общую обязанность государств принимать все возможные меры для их спасения, охраны их жизни, здоровья и безопасности.

Как и в отношении космических объектов, Договор по космосу 1967 г. определяет, что государство, в регистр которого занесен объект, сохраняет юрисдикцию и контроль над его экипажем во время нахождения космонавтов в космическом пространстве.

Некоторые сложности по вопросу юрисдикции над экипажем могут возникать при международных полетах. Чаще всего юрисдикцию осуществляет государство регистрации космического объекта в отношении всего международного экипажа. Но сотрудничающие государства соглашением могут установить и иной порядок. Например, Соглашение по международной космической станции 1998 г. предусматривает, что каждое государство сохраняет юрисдикцию и контроль над элементами станции, которые оно зарегистрировало в качестве своих космических объектов. При этом государство сохраняет юрисдикцию и контроль над своими гражданами в пределах всей международной космической станции.

Договор по космосу 1967 г. и Соглашение о спасании 1968 г. обязывают государства оказывать космонавтам всемерную помощь в случае аварии,

бедствия или вынужденной посадки на территории, находящейся под их юрисдикцией, или в открытом море. В таких случаях государства должны предпринять все возможные меры по поиску и спасанию космонавтов. Им должна быть обеспечена безопасность. Они незамедлительно возвращаются государству, осуществившему запуск. Причем, в отличие от случаев с космическими объектами, поиск и возвращение космонавтов не обусловлены просьбой государства запуска и обязательством возместить расходы.

Находясь в космическом пространстве или на небесных телах, космонавты различных государств должны оказывать друг другу возможную помощь. Государства обязались информировать международное сообщество об установленных ими явлениях в космосе, которые могли бы представлять опасность для жизни или здоровья космонавтов.

Вопрос 3. Ограничения использования космоса в военных целях

Борьба международного сообщества за недопущение превращения космоса в арену военного противостояния берет свое начало с первых шагов освоения космического пространства. Еще первые резолюции Генеральной Ассамблеи ООН по вопросам космоса отмечали общую заинтересованность всего человечества в развитии использования космического пространства в мирных целях. Работа по предотвращению распространения гонки вооружений на космическое пространство ведется в ООН и в рамках Конференции по разоружению на протяжении всех лет космической эры.

Международное космическое право устанавливает частично демилитаризованный режим космического пространства и полностью демилитаризованный режим Луны и других небесных тел.

Договор по космосу 1967 г. запрещает выводить на орбиту вокруг Земли любые объекты с ядерным оружием или любыми другими видами оружия массового уничтожения, устанавливать такое оружие на небесных телах и размещать его в космическом пространстве каким-либо иным образом. Договор о запрещении испытаний ядерного оружия в атмосфере, в космическом пространстве и под водой 1963 г. обязывает его участников не производить испытательные и любые другие ядерные взрывы в космическом пространстве.

По Конвенции о запрещении военного или любого иного враждебного использования таких средств воздействия на природную среду 1977 г. ее участники обязались не прибегать к использованию средств воздействия на природную среду космического пространства, которые имели бы широкие, долгосрочные или серьезные последствия.

Согласно Договору по космосу 1967 г. Луна и другие небесные тела должны использоваться государствами исключительно в мирных целях. Помимо запрета на размещение на их поверхности и орбитах ядерного и других видов оружия массового уничтожения запрещается создание на небесных телах военных баз, сооружений и укреплений, испытание любых типов оружия и проведение военных маневров.

Некоторые ограничения военного использования космоса содержатся в двусторонних соглашениях о контроле над вооружениями. Так, Договор между СССР и США об ограничении систем противоракетной обороны обязывал стороны не создавать, не испытывать и не развертывать системы противоракетной обороны или их компоненты космического базирования. Договором между СССР и США об ограничении стратегических вооружений 1979 г. запрещались так называемые частично орбитальные ракеты (в том числе те, которые имели бы траекторию полета над южным полюсом Земли).

Вместе с тем необходимо отметить, что вооруженными силами государств использовались, и будут использоваться спутники самого различного назначения (оповещения о ракетном нападении, сбора информации, военной связи, навигации, картографирования, метеорологии). Такие спутники не являются оружием, и их использование способствует поддержанию стабильности в международных отношениях. Более того, международные

соглашения предусматривают возможность применения спутников космической разведки в качестве национальных средств контроля за соблюдением соглашений об ограничении и сокращении вооружений. Причем такие средства пользуются международной охраной. Например, рядом договоров об ограничении стратегических вооружений предусматривался запрет чинить помехи национальным средствам контроля, под которыми в первую очередь понимаются космические аппараты.

Ограничения военного использования космоса позволяют говорить о постепенно складывающемся принципе использования космического пространства в мирных целях. На становление этого принципа в международном космическом праве направлены мирные инициативы России и ряда государств.

Так, в 1981 и 1983 гг. СССР представил на рассмотрение Генеральной Ассамблеи ООН два документа: проект Договора о запрещении размещения в космическом пространстве оружия любого рода и проект Договора о запрещении применения силы в космическом пространстве и из космоса в отношении Земли. Эти предложения были переданы на рассмотрение Конференции по разоружению, в рамках которой с 1985 по 1995 г. действовал Специальный комитет по вопросу предотвращения гонки вооружений в космическом пространстве. Несмотря на то, что за последние два десятилетия государствам — участникам Конференции не удалось достичь согласия относительно целесообразности подготовки указанных договоров, актуальность содержащихся в проектах договоров вопросов сохраняется по сей день. Важно подчеркнуть, что в повестке дня Конференции продолжает оставаться пункт о предотвращении гонки вооружений в космическом пространстве.

В 2006 г. Российская Федерация во время ее председательства на Конференции по разоружению вновь поставила вопрос о необходимости разработки международного договора, направленного на запрет размещения в космосе оружия любого рода и на запрет применения в космическом пространстве силы и угрозы силой.

Вопрос 4. Ответственность в международном космическом праве

Ответственность по международному космическому праву имеет две особенности:

Во-первых, в международном космическом праве сложился принцип международной ответственности государств за всю национальную космическую деятельность (по общему международному праву, как известно, государства не несут ответственности за действия своих юридических и физических лиц, если они не действуют от имени или по поручению государства);

Во-вторых, космическая деятельность связана с высоким техническим риском и, как следствие, с возможностью причинения материального ущерба другим государствам, их юридическим и физическим лицам. Поэтому материальная ответственность по международному космическому праву может иметь место независимо от вины (так называемая абсолютная ответственность) запускающего государства, а вследствие лишь самого факта нанесения ущерба космическим объектом. Вопросы ответственности подробно регламентированы источниками международного космического права — Договором по космосу 1967 г. и Конвенцией о международной ответственности за ущерб, причиненный космическими объектами, 1972 г.

Согласно Договору по космосу 1967 г. в случае международного правонарушения государства несут международную ответственность за всю национальную деятельность в космическом пространстве независимо от того, кто осуществляет космическую деятельность — правительственные органы или неправительственные юридические лица государства. Деятельность в космосе юридических лиц допускается только с разрешения и под постоянным наблюдением соответствующего государства. В случае осуществления космической деятельности международной организацией международную ответственность несут совместно как сама организация, так и участвующие в ней государства.

В случае причинения космическим объектом ущерба другому государству, его юридическим и физическим лицам обязанность возмещения ущерба возлагается на запускающее государство. Порядок реализации материальной ответственности установлен Конвенцией 1972 г.

Конвенция, определяя понятие «запускающее государство», включает в него не только государство, которое осуществляет или организует запуск космического объекта, но и государство, с территории или установок которого осуществляется запуск. Таким образом, в отношении одного космического объекта может быть два и даже более запускающих государств (в отличие от регистрации, когда запускающие государства определяют, которое из них занесет космический объект в свой регистр). В случае, когда имеется несколько запускающих государств, они должны нести солидарную ответственность за любой причиненный ущерб.

В 2004 г. Генеральная Ассамблея ООН приняла резолюцию 59/115 «Применение концепции «запускающее государство», содержащую некоторые рекомендации государствам, осуществляющим космическую деятельность. В

частности, государствам, проводящим совместные запуски, рекомендуется заключать соглашения о распределении между ними ответственности за ущерб, который могут причинить космические объекты.

В понятие ущерба, согласно Конвенции 1972 г., включается лишение жизни, повреждение здоровья, уничтожение или повреждение имущества государств, международных организаций, юридических и физических лиц.

Конвенция определяет, что запускающее государство несет абсолютную ответственность за выплату компенсации за ущерб, причиненный его космическим объектом на поверхности Земли или воздушному судну в полете. Причем Конвенция не устанавливает верхнего предела выплачиваемой компенсации, что характерно для абсолютной ответственности в других отраслях международного права.

Отступление от принципа абсолютной ответственности допускается Конвенцией в том случае, когда космическому объекту одного государства причинен ущерб космическим объектом другого государства при их нахождении вне поверхности Земли. В этом случае ответственность основана на принципе вины.

Положения Конвенции не применяются к случаям нанесения ущерба гражданам запускающего государства и иностранцам, когда иностранцы участвуют в операциях, связанных с этим космическим объектом.

Конвенция подробно определяет порядок предъявления и рассмотрения претензий о компенсации за ущерб, причиненный космическими объектами.

Вопрос 5. Международно-правовое регулирование некоторых прикладных видов космической деятельности

Прикладной космической деятельностью принято называть такое использование космической техники, которое осуществляется не для исследования космоса как такового, а в связи хозяйственной или иной деятельностью на Земле.

Спутники прикладного назначения применяются для целей:
космической связи,
навигации,
метеорологии,
изучения природных ресурсов Земли и других целей.

Государства используют такие спутники для решения собственных внутренних задач. Однако если прикладная космическая деятельность каким-либо образом может затрагивать интересы и суверенные права других государств, то возникает необходимость международно-правового регулирования такой деятельности. Это относится к деятельности по осуществлению дистанционного зондирования Земли (ДЗЗ) из космоса, использованию спутников для международного непосредственного телевизионного вещания (МНТВ), применению на борту космических аппаратов ядерных установок в качестве их источников энергии.

В 1982 г. Генеральная Ассамблея ООН приняла Принципы использования государствами искусственных спутников Земли для международного непосредственного телевизионного вещания. Согласно этим принципам, МНТВ на иностранное государство может осуществляться лишь на основе соглашений или договоренностей между государством вещания и государством приема телевизионных передач.

Принятые в 1986 г. Генеральной Ассамблеей ООН Принципы, касающиеся дистанционного зондирования Земли из космоса, устанавливают, что деятельность по ДЗЗ должна осуществляться таким образом, чтобы не наносить ущерба законным правам и интересам зондируемого государства. Зондирующие государства должны на разумных условиях оплаты предоставлять зондируемым государствам данные по ДЗЗ, относящиеся к территориям последних. Принципы направлены на стимулирование международного сотрудничества в области ДЗЗ, особенно сотрудничества в целях охраны природной среды Земли и защиты человечества от стихийных бедствий.

В 1992 г. Генеральная Ассамблея ООН приняла Принципы, касающиеся использования ядерных источников энергии (ЯИЭ) в космическом пространстве. Согласно этому документу, использование ЯИЭ в космосе должно ограничиваться лишь теми космическими полетами, которые не могут осуществляться без ЯИЭ. При этом установлены технические критерии безопасного использования ЯИЭ. В целях недопущения падения на Землю космических аппаратов, имеющих ЯИЭ, установлено, что такие спутники могут использоваться в ходе межпланетных полетов и на достаточно высоких орбитах, а на низких околоземных орбитах — при условии хранения

отработавших объектов на достаточно высоких орбитах. Принципы регулируют порядок уведомления в случае, если возникает опасность возвращения радиоактивных материалов на Землю, оказания помощи пострадавшим государствам и ответственности.

Заключение.

Международное сотрудничество в исследовании и использовании космического пространства

Согласно Договору по космосу 1967 г., при исследовании и использовании космического пространства его участники должны руководствоваться принципом сотрудничества и взаимной помощи и осуществлять космическую деятельность с должным учетом соответствующих интересов всех других государств. Государствам рекомендуется содействовать и поощрять сотрудничество в этой области. Необходимость сотрудничества государств в освоении космоса вызвана заинтересованностью всех стран в результатах такой деятельности, а также высокой стоимостью космических проектов.

В 1996 г. Генеральной Ассамблеей ООН была принята Декларация о международном сотрудничестве в исследовании и использовании космического пространства на благо и в интересах всех государств, с особым учетом потребностей развивающихся стран. Этот документ представляет собой расширенное толкование принципа сотрудничества, содержащегося в ст. I Договора по космосу 1967 г. Декларация направлена на стимулирование международного сотрудничества в этой области, призвана содействовать вовлечению развивающихся стран в космическую деятельность.

Сотрудничество в освоении и использовании космического пространства осуществляется в двух формах: в рамках международных организаций, занимающихся космической деятельностью, и посредством совместных международных космических проектов и программ.

Среди международных организации связанных с космической деятельностью, необходимо указать следующие: Европейское космическое агентство (ЕКА), Азиатско-Тихоокеанскую организацию космического сотрудничества, Международную организацию спутниковой связи (ИНТЕЛСАТ), Международную организацию морской спутниковой связи (ИМСО, ранее — ИНМАРСАТ), Европейскую организацию спутниковой связи, Европейскую организацию по использованию метеорологических спутников, Арабскую корпорацию спутниковой связи.

Определенные вопросы космического сотрудничества находятся в сфере деятельности некоторых специализированных учреждений ООН: Международного союза электросвязи, Всемирной метеорологической организации, Международной организации гражданской авиации, Международной морской организации и др. В свое время Советским Союзом и другими странами в ООН ставился вопрос об учреждении Всемирной космической организации, но такие предложения не были поддержаны.

Совместные международные космические проекты и программы сотрудничества в исследовании и использовании космического пространства охватывают самые разные сферы космической деятельности. Это — создание образцов космической техники, совместные пилотируемые полеты, проведение научных исследований, использование результатов космической деятельности

и др.

Наиболее ярким примером такого сотрудничества является программа создания и использования международной космической станции, осуществляемая в соответствии с Соглашением между правительствами Канады, государств — членов ЕКА, Японии, России, США относительно сотрудничества по международной космической станции гражданского назначения 1998 г. Можно также указать Международную программу КОСПАС—САРСАТ. Она предназначена для оказания содействия поиску и спасанию людей путем предоставления получаемых с помощью спутников данных о бедствии (и его местоположении) судов или самолетов. Участниками программы являются Канада, Россия, США и Франция. Пользователем может быть любое государство.

Обширное международное сотрудничество по вопросам космоса осуществляется на основе двусторонних соглашений. Например, Россия такие соглашения имеет с США, многими европейскими странами, Индией, Китаем и другими государствами.

В последнее время помимо межгосударственного космического сотрудничества в этой сфере широкое распространение получило международное сотрудничество на неправительственном уровне. Наиболее ярким примером международной кооперации аэрокосмических компаний различных государств является международное предприятие «Морской старт». Кроме того, поскольку пользователями систем спутниковой связи ИНТЕЛСАТ и ИНМАРСАТ (коммерческая организация, ранее под тем же названием составлявшая единое целое с ИМСО) являются не только государства, но и частные компании, последние значительно расширили свое участие в деятельности соответствующих международных межправительственных организаций.

Список используемых нормативно-правовых актов и литературы

Документы:

Договор о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела 1967 г. // ВВС СССР. 1967. №44. Ст. 588.

Договор о запрещении испытаний ядерного оружия в атмосфере, в космическом пространстве и под водой 1963 г. // ВВС СССР. 1963. №42. Ст. 431.

Соглашение о спасании космонавтов, возвращении объектов, запущенных в космическое пространство 1968 г. // ВВС СССР. 1969. №4. Ст. 31. Действующее международное право. М., 1997. Т. 3. С. 630-634.

Конвенция о международной ответственности за ущерб, причиненный космическими объектами 1972 г. // Международное публичное право: Сб. док. М., 1996. Т.2. С. 32-38.

Конвенция о регистрации объектов запускаемых в космическое пространство 1974 г. // Действующее международное право. М., 1997. Т. 3. С. 634- 638. Международное публичное право: Сб. док. М., 1996. Т.2. С. 368-371.

Соглашение о деятельности государств на Луне и других небесных телах 1979 г. // Действующее международное право. М., 1997. Т. 3. С. 639- 647. Международное публичное право: Сб. док. М., 1996. Т.2. С. 356-362.

Закон РФ от 20 августа 1993 г. № 5663-1 «О космической деятельности»

Литература:

Международное право: учебник / отв. Ред. В.И. Кузнецов, Б.Р. Тузмухамедов. М., 2007.

Международное право. Учебник для вузов. Под ред. Ю.М. Колосова, В.И. Кузнецова. М., 2005.

Международное право. Учебник для вузов. Под ред. Г.В.Игнатенко. М., 2003.

Международное право: словарь терминов по / Сост. Н.С. Шемахова Н.С. Орел: ОрЮИ МВД России, 2007.

Международное право: альбом схем / Сост. Н. С. Шемахова. – Орел: ОрЮИ МВД России, 2008.

Международное право. Учебник по ред. А.А. Ковалева, С.В. Черниченко. М. 2006.

Международное публичное право учебник под ред. К.Е. Бекашева. М. 2006.

Международное космическое право / Под ред. Г.П. Жукова, Ю.М. Колосова. М., 1999.

Практикум по международному праву / отв. Ред. Г.В. Игнатенко, С.Ю. Марочкин, О.И. Тиунов. М., 2007.

Словарь международного космического права. М., 1992.

Яковенко А.В. Прогрессивное развитие международного космического права. Актуальные проблемы. М., 1999

Тема № 15 Международное морское право.

План лекции:

Введение

1. вопрос. Понятие, источники международного морского права
2. вопрос. Правовой статус и режим морских пространств
3. вопрос. Новые вызовы и угрозы безопасности деятельности государств в Мировом океане
4. вопрос. Международные морские организации
5. вопрос. Международный трибунал по морскому праву

Заключение

Список использованных нормативно-правовых актов и литературы

Введение

Международное морское право является одной из старейших отраслей международного права. Нормы международного морского права начали формироваться в эпоху рабовладельческого строя. В XV—XVI вв. — в эпоху великих географических открытий — происходил раздел морей и океанов между соперничавшими государствами. Так, своими буллами 1493 и 1506 гг. папы Александр VI и Юлий II разделили Атлантику между Испанией и Португалией, что подтверждалось договорами 1494 и 1529 гг. Однако развитие морских связей с появлением производственных отношений заставило монархов отказаться от претензий на огромные пространства морей и океанов и ограничиться контролем над прибрежными полосами.

Цель лекции: сформировать у студентов представление о статусе морского пространства.

Задачами данной лекции

- рассмотреть особенности международно-правового закрепления морских отношений;
- проанализировать закрепленные ограничения использования морских пространств.

Таким образом, изучив тему лекции, студенты должны уметь:

- анализировать морские отношения;
- анализировать особенности правового регулирования международного морского пространства, международных морских ресурсов, морских объектов и мореплавателей;
- проводить разграничение международного и внутригосударственного права.

Вопрос 1. Понятие, источники международного морского права

Современное международное морское право — отрасль общего международного права, регулирующая исследование и использование пространств Мирового океана и его ресурсов в мирных целях, а также полеты летательных аппаратов в воздушном пространстве над Мировым океаном.

Соответственно субъектами международного морского права являются государства и их объединения — международные организации и органы, наделенные международным сообществом государств определенными правомочиями (правами и обязанностями) в сфере действия морского права.

Поскольку пространственной сферой действия современного морского права являются не только воды Мирового океана, его дно и недра, но и воздушное пространство над ним до границы с космосом, то справедливо считать современное морское право комплексной отраслью, включающей в себя определенные положения международного воздушного права.

Основные источники морского права — те же, что и международного права вообще: международный обычай и международный договор.

Долгое время международное морское право регулировалось исключительно международными обычаями, складывавшимися на протяжении веков. Однако невиданная интенсификация морской деятельности государств в условиях непрерывно развивающейся научно-технической революции потребовала кодификации и прогрессивного развития международного морского права с учетом объективных потребностей в такой кодификации.

С этой целью в 1958 г. в Женеве состоялась первая Конференция ООН по морскому праву, в основу работы которой были положены проекты универсальных конвенций, разработанные в 1949—1957 гг. Комиссией международного права ООН. В конференции участвовали 86 государств, т.е. подавляющее их число в тот момент.

Конференция разработала и приняла четыре Женевские конвенции по морскому праву 1958 г., а именно: Конвенцию об открытом море; Конвенцию о территориальном море и прилежащей зоне; Конвенцию о континентальном шельфе и Конвенцию о рыболовстве и охране живых ресурсов моря.

Конвенции получили широкое признание государств, ставших их участниками, положили начало кодификации и прогрессивному развитию современного морского права.

Однако первая Женевская конференция не смогла достичь сколько-нибудь заметного единодушия по весьма важному вопросу — о предельной ширине территориального моря (иное наименование — территориальные воды). Одни государства выступали за трехмильный, другие — за шестимильный, третьи — за двенадцатимильный лимит. Иначе говоря, речь шла о переделе территории государств, имеющих морское побережье.

Специально для обсуждения этого вопроса в 1960 г. в Женеве была созвана вторая Конференция ООН по морскому праву. Но и она окончилась безрезультатно. В итоге некоторые государства, особенно возникшие в результате деколонизации новые независимые государства, стали расширять

свои территориальные воды вплоть до 200 морских миль или же устанавливать прибрежные экономические и рыболовные зоны, подчиненные их исключительной юрисдикции, шириной до 200—300 миль. Возникла сложная и опасная ситуация в деле исследования и использования Мирового океана на равноправной основе всеми государствами с должным учетом их географического положения и интересов применительно к Мировому океану.

С целью решения этой острой и глобальной проблемы по решению Генеральной Ассамблеи ООН в 1973 г. была созвана III Конференция ООН по морскому праву.

Конференция состоялась в 1973—1982 гг., было проведено 11 ее сессий. Специальная сессия для подписания Конвенции состоялась в декабре 1982 г. на Ямайке.

В конечном счете, конференция завершилась выдающимся успехом: был разработан и принят текст Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву, регулирующей все основные виды деятельности государств по исследованию и использованию пространств и ресурсов Мирового океана.

Конвенция ООН по морскому праву вступила в силу 16 ноября 1994 г. после того, как ее ратифицировали и стали ее участниками 60 государств. Как гласит ее преамбула, целью Конвенции является установление «правового режима для морей и океанов, который способствовал бы международным сообщениям и содействовал бы использованию морей и океанов в мирных целях, справедливому и эффективному использованию их ресурсов, сохранению их живых ресурсов, изучению, защите и сохранению морской среды».

Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. и Женевские конвенции по морскому праву 1958 г. являются бессрочными международно-правовыми актами и сохраняют свою юридическую силу для их государств-участников. В то же время, согласно ст. 311 Конвенции ООН по морскому праву, она имеет преимущественную силу в отношениях между государствами-участниками перед Женевскими конвенциями по морскому праву 1958 г., т.е. в том случае, когда два государства являются одновременно участниками Конвенции 1982 г. и той или иной конвенции 1958 г. Это, разумеется, не касается тех пространств Мирового океана, юридический статус и режим которых не был определен в конвенциях 1958 г.

Итак, основным источником современного международного морского права является всеобъемлющая Конвенция ООН по морскому праву, устанавливающая правовой статус и юридический режим обозначенных в ней пространств Мирового океана, а также регулирующая полеты летательных аппаратов в воздушном пространстве над ним, т.е. в воздушном пространстве до границы его с космическим пространством.

Вопрос 2. Правовой статус и режим морских пространств

Остановимся лишь на некоторых принципиальных положениях Конвенции, касающихся юридического статуса и режима морских пространств, которые тщательно и детально регулируют порядок их установления, исследования и использования в мирных целях и на благо человечества.

Внутренние воды. Конвенция ООН по морскому праву, гласит что воды, расположенные в сторону берега от исходной линии территориального моря, составляют часть внутренних вод государства.

Для установления внешней границы внутренних вод приходится, поэтому прибегать к долговременной практике государств и их законодательству, ее отражающему.

Согласно законодательству России, внутренними водами являются воды заливов, губ и лиманов, берега которых принадлежат государству до линии естественного входа в них, не превышающего 24 морских миль; воды морских портов; воды заливов, губ и лиманов, морей и проливов, исторически принадлежащие государству, независимо от ширины входа в них. Последние именуется в доктрине «исторически внутренними водами», поскольку их статус как таковых сложился в силу стародавней практики государства, прямо или молчаливо признанной подавляющим большинством других государств.

К внутренним водам России относится, например, на Дальнем Востоке залив Петра Великого с шириной входа в 102 морские мили, Чешская губа в Баренцевом море.

Некоторые другие государства также рассматривают в качестве своих внутренних вод морские пространства с шириной входа в них более 24 морских миль. Например, такие исторические внутренние воды имеют Канада (Гудзонов залив), Норвегия и Тунис. Однако международное морское право вообще и Конвенция ООН 1982 г. в частности не содержат положений об условиях отнесения соответствующих морских пространств к историческим внутренним водам.

Территориальное море. Территориальное море (равнозначный термин — «территориальные воды») – это морской пояс, примыкающий его сухопутной территории и внутренним водам, на который распространяется суверенитет прибрежного государства. Государственный суверенитет распространяется на воздушное пространство над территориальным морем, равно как на его дно и недра, и осуществляется с соблюдением Конвенции и других норм международного права.

В соответствии с Конвенцией ООН 1982 г. каждое государство имеет право устанавливать ширину своего территориального моря до предела, не превышающего 12 морских миль, отмеряемых от исходных линий, определенных на основе этой Конвенции.

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

Правовой режим территориальных вод, находящихся под суверенитетом

и исключительной юрисдикцией прибрежного государства, устанавливается им при соблюдении положений Конвенции и издревле существующих обычноправовых норм, касающихся права мирного прохода судов всех иностранных государств как прибрежных, так и не имеющих выхода к морю, - через территориальное море данного государства.

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 рейде или у такого портового сооружения.

Проход является мирным, если только им не нарушается мир, добрый порядок и безопасность прибрежного государства. Такой проход должен совершаться в соответствии с Конвенцией и другими нормами международного права (п. 1 ст. 18).

Проход иностранного судна считается нарушающим мир, добрый порядок или безопасность прибрежного государства, если в территориальном море оно осуществляет любой из видов деятельности, обозначенных в подпунктах «а»—«е» п. 2 ст. 19.

Прибрежное государство может принимать в своем территориальном море меры, необходимые для недопущения прохода, не являющегося мирным. Оно может также приостанавливать в определенных районах своего территориального моря осуществление права мирного прохода иностранных судов, если это существенно важно для охраны его безопасности (ст. 25).

Прилежащая зона. Конвенция устанавливает (ст. 33), что прибрежное государство в зоне, прилежащей к его территориальному морю (т.е. за пределами своей территории, в открытом море) и называемой прилежащей зоной может осуществлять контроль, необходимый:

- а) для предотвращения нарушений таможенных, фискальных, иммиграционных или санитарных законов и правил в пределах его территории или территориального моря;
- б) для наказания за нарушение вышеупомянутых законов и правил, совершенное в пределах его территории или территориального моря.

Прилежащая зона не может распространяться за пределы 24 морских миль от исходных линий, от которых отмеривается ширина территориального моря.

Таким образом, прибрежное государство в прилежащей зоне пользуется двоякого рода строго ограниченными правомочиями или строго ограниченной юрисдикцией: правом контроля судна, направляющегося в его территориальные воды, с целью предотвращения возможных нарушений установленных им законов и правил, касающихся иностранных судов, и правом преследования покинувших территориальное море иностранных судов, нарушивших такие законы и правила, поскольку это касается судов, не пользующихся иммунитетом от иностранной юрисдикции.

Открытое море. Открытое море — это часть пространств Мирового океана, не составляющая территории прибрежного государства. Иначе говоря,

речь идет о морских пространствах, включая воздушное пространство над ними, имеющих юридический статус негосударственной (международной) территории, правовой режим которой регулируется исключительно международным правом.

Однако настоятельные потребности исследования и использования пространств и ресурсов Мирового океана в мирных целях и на благо всего человечества привели к выделению в открытом море частей или зон, имеющих специальный юридический статус и соответствующий ему правовой режим, учитывающий, в частности, особые потребности и интересы прибрежных государств, а также соответствующие потребности и интересы всех других государств.

Поэтому положения об открытом море Конвенции ООН по морскому праву подлежат применению с учетом специального статуса и режима континентального шельфа, архипелажных вод, исключительных экономической зоны и Района (международного района морского дна).

Провозглашенная Конвенцией свобода открытого моря для всех государств как прибрежных, так и не имеющих выхода к морю включает, в частности (но не исключительно) свободу судоходства, свободу полетов, свободу прокладывать подводные кабели и трубопроводы, свободу возводить искусственные острова и другие установки, допускаемые в соответствии с международным правом, свободу рыболовства с соблюдением соответствующих условий и свободу научных исследований, регламентированных в ч. VI и XIII Конвенции.

В открытом море на судно, плавающее под флагом данного государства, распространяется его исключительная юрисдикция, кроме случаев, прямо предусмотренных в Конвенции и других международных договорах.

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

Государство флага обязано принимать эффективные меры для предотвращения перевозки рабов на его судах и наказания за такие перевозки.

Все государства должны сотрудничать в деле пресечения пиратства в открытом море или в любом другом месте за пределами юрисдикции какого-либо государства. В этих целях любое государство может захватить пиратское судно или пиратский летательный аппарат, арестовать находящихся на нем лиц и захватить находящееся на нем имущество для дальнейшего соответствующего судебного преследования. Захват за пиратство осуществляется военными кораблями или военными летательными аппаратами или другими судами и аппаратами, состоящими на правительственной службе.

Все государства сотрудничают в пресечении незаконной торговли наркотиками и психотропными веществами, осуществляемой судами в открытом море, и в пресечении несанкционированного вещания в открытом море.

В соответствии с ч. XII Конвенции (о защите и сохранении морской среды) государства обязаны индивидуально или совместно принимать меры,

которые необходимы для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды из любого источника, в том числе загрязнения с судов, от установок и устройств, используемых при разведке и разработке морских природных ресурсов, от других установок и устройств, эксплуатируемых в морской среде, в частности в пространствах открытого моря.

Континентальный шельф. Континентальный шельф — пространство морского дна и его недр, имеющее такой юридический статус и соответствующий правовой режим, как они установлены Конвенцией о континентальном шельфе 1958 г. и ч. VI Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.

Согласно Конвенции 1958 г., 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 м 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.

Правовой режим континентального шельфа сводится к тому, что прибрежное государство осуществляет над континентальным шельфом суверенные права в целях разведки и разработки его природных ресурсов. Эти права являются исключительными в том смысле, что никто другой не может осуществлять деятельность на континентальном шельфе такого государства без его определенно выраженного согласия на то.

Природные ресурсы континентального шельфа включают минеральные и другие неживые ресурсы морского дна и его недр, а также живые организмы, относящиеся к «сидячим видам», как они определены в п. 4 ст. 77.

Все государства имеют также право прокладывать подводные кабели и трубопроводы на континентальном шельфе, но определение трассы такой прокладки должно осуществляться с согласия прибрежного государства.

Исключительная экономическая зона. Исключительная экономическая зона, согласно Конвенции (ст. 55), представляет собой район, который находится за пределами территориального моря, прилегает к нему и подпадает под установленный в настоящей части Конвенции особый правовой режим.

Ширина исключительной экономической зоны не должна превышать 200 морских миль, отсчитываемых от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря.

Правовой режим этой зоны предусматривает, что прибрежное государство осуществляет в ней:

суверенные права в целях разведки, разработки и сохранения природных ресурсов, как живых, так и не живых, в водах, покрывающих морское дно, на морском дне и в его недрах, а также в целях управления этими ресурсами и в отношении других видов деятельности по экономической разведке и разработке указанной зоны, таких, как производство энергии путем использования воды, течений и ветра;

юрисдикцию в отношении создания и использования искусственных островов, установок и сооружений, морских научных исследований, защиты и сохранения морской среды;

другие права и обязанности, предусмотренные Конвенцией.

Прибрежное государство имеет исключительное право сооружать в зоне искусственные острова, установки и сооружения, а также разрешать и регулировать их создание, эксплуатацию и использование. Оно осуществляет исключительную юрисдикцию над такими островами, установками и сооружениями, издает соответствующие законы и правила, а также определяет допустимый улов живых ресурсов в своей исключительной экономической зоне и принимает меры по их сохранению от чрезмерной эксплуатации.

Международный район морского дна означает дно морей и океанов и его недра за пределами национальной юрисдикции.

Поскольку национальная юрисдикция прибрежных государств в Мировом океане распространяется на морское дно и его недра в пределах континентального шельфа (в юридическом смысле), то границами Района являются внешние границы континентальных шельфов прибрежных государств. Иными словами, это дно и недра глубоководных районов морей и океанов за пределами континентальных шельфов прибрежных государств.

Особый статус Района стал необходимым для регулирования «деятельности в Районе», которая означает все виды деятельности по разведке и разработке ресурсов Района (ст. 1), ставшие технически и технологически возможными в результате научно-технического прогресса.

Все права на ресурсы Района принадлежат всему человечеству. Ни одно государство, физическое или юридическое лицо не может претендовать на права, на полезные ископаемые, добываемые в Районе, приобретать или осуществлять их иначе, как в соответствии с настоящей частью Конвенции.

Деятельность в Районе осуществляется на благо всего человечества, независимо от географического положения государств как прибрежных, так и не имеющих выхода к морю и с учетом интересов и нужд развивающихся государств.

Район открыт для использования исключительно в мирных целях всеми государствами без какой-либо дискриминации.

Деятельность в Районе осуществляется с разумным учетом другой деятельности в морской среде. Установки, используемые для осуществления деятельности в Районе, должны отвечать условиям, обозначенным в Конвенции.

Воды государств-архипелагов. «Государства-архипелаги», термин означает государство, которое полностью состоит из одного или более архипелагов и может включать другие острова. «Архипелаг» означает группу островов, включая части островов, соединяющие их воды и другие природные образования, которые настолько тесно взаимосвязаны, что составляют единое географическое, экономическое и политическое целое или исторически считаются таковыми.

На архипелажные воды и воздушное пространство над ними, а также на

их дно и недра, равно как и на их ресурсы, распространяется суверенитет государства-архипелага. Этот суверенитет распространяется при условии соблюдения положений данной части Конвенции.

Границей архипелажных вод являются архипелажные исходные линии, проведенные в соответствии со ст. 47 Конвенции. В пределах своих архипелажных вод государство-архипелаг может проводить замыкающие линии для делимитации своих внутренних вод.

Вместе с тем Конвенция учитывает исторически сложившиеся и иные потребности всех других государств в части пользования архипелажными водами в мирных целях, в том числе в целях морского судоходства.

Архипелажное государство может устанавливать морские коридоры и расположенные над ним воздушные коридоры, приемлемые для непрерывного и быстрого прохода иностранных судов через его архипелажные воды и прилегающее территориальное море и пролета иностранных летательных аппаратов над ними.

Проливы, используемые для международного судоходства. С географической точки зрения проливы — это воды морского пространства, расположенные между теми или иными обширными пространствами, образующими соответствующие моря или океаны, соединяющие их воды в единое географическое целое, служащие для входа или выхода из них, в том числе издревле используемые для морского судоходства. В последнем случае такое беспрепятственное их использование приобретает для всех государств исключительно важное значение, требует соответствующего международно-правового регулирования, что и имеет место в международной практике.

Задача соответствующего международно-правового регулирования осложняется тем, что воды проливов, используемых для международного судоходства, полностью или частично могут составлять воды, находящиеся под суверенитетом или юрисдикцией одного и того же прибрежного государства или противолежащих прибрежных государств. Именно это и учитывается в Конвенции при определении юридического статуса вод соответствующих проливов.

Таким образом, правовой режим рассматриваемых проливов — это режим беспрепятственного транзитного прохода, в отличие от режима мирного прохода, установленного для других соответствующих морских пространств.

Вопрос 3. Новые вызовы и угрозы безопасности деятельности государств в Мировом океане

Незаконные акты на море, морской терроризм — острейшая проблема, требующая принятия новых, эффективных решений не только на национальном, но и на международном уровне. Первая волна международного терроризма, начало которой отнесено к 1960-м гг., прокатилась по многим странам мира многочисленными актами террора преимущественно на воздушных лайнерах. В ответ были приняты международно-правовые акты, направленные на защиту гражданской авиации. Первые отдельные случаи морского терроризма также относятся к началу 1960-х гг., но в 1970-е и 1980-е гг. они участились. Стоит вспомнить захват чеченскими террористами теплохода «Аврасия» с российскими гражданами на борту при выходе из турецкого порта Трабзон в 1996 г., подрывы американского эсминеца «Коул» в порту Аден в 2000 г и французского танкера «Лимбург» вблизи того же Адена в 2002 г.

Специалистами не исключается возможность объединения усилий террористов с пиратами морей Юго-Восточной Азии, использующими современные технические средства.

Общепризнанные основные признаки терроризма отражены в резолюциях Совета Безопасности ООН и других документах. Так, ст. 2 проекта Всеобъемлющей конвенции о международном терроризме, представленного Индией на 51-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН, в качестве цели этого преступления выделяет намерение запугать население, либо заставить правительство или международную организацию совершить какие-либо действия или воздержаться от их совершения. Осуществляя борьбу с этим явлением на море, государства применяют положения уже действующих международных антитеррористических конвенций, соответствующие резолюции Совета Безопасности ООН, и другие акты. Центральное место в системе международно-правовых актов, обеспечивающих эффективное сотрудничество государств в борьбе с терроризмом на море, занимают Римская конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, и Протокол о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе, 1988 г. (далее — Римская конвенция 1988 г.).

Непосредственным толчком к разработке Римской конвенции 1988 г. послужил инцидент с итальянским пассажирским лайнером «Акилле Лауро». Лайнер, совершающий круиз в Средиземном море из Александрии в порт Сайд (Египет), 7 октября 1985 г. был захвачен четырьмя террористами в открытом море у берегов Египта. Один пассажир был убит.

Главная цель Римской конвенции 1988 г. заключается в гарантировании обязательного уголовного преследования лиц, совершивших преступление против безопасности морского судоходства. Уголовной юрисдикцией обладают определенные государства в соответствии со ст. 6 Конвенции.

Римская конвенция 1988 г. не использует термин «акты морского

терроризма» и не содержит его определения, однако оно раскрывается в перечне конкретных преступлений: захват судна, осуществление контроля над ним силой или угрозой силы, разрушение судна и морского навигационного оборудования, нанесение ранения либо убийство любого лица и др. (ст. 3). Обобщающим, квалифицирующим признаком указанных преступлений является угроза безопасному плаванию судна. Статья 5 Конвенции налагает обязательство на государств-участников предусматривать в своем законодательстве соответствующие наказания за эти преступления с учетом их тяжкого характера.

Фундаментальный вклад Римской конвенции 1988 г. в дело борьбы с морским терроризмом заключается в принятии так называемого принципа «выдай либо предай суду» (*dedere, aut judicare*). Это международное обязательство для всех государств-участников, на территории которых может находиться лицо, совершившее преступление, предусмотренное ст. 3, либо принять необходимые меры и возбудить уголовное преследование в рамках своей собственной судебной системы, независимо от того, совершено ли преступление на их территории, либо выдать преступника одному из государств, обладающих юрисдикцией согласно Римской конвенции 1988 г.

В отличие от правового режима пиратства Римская конвенция 1988 г. не признает наличия у государств-участников универсальной юрисдикции: права любого государства задерживать предполагаемых преступников и суда, вовлеченные в совершение актов морского терроризма. Конвенция подтверждает принцип исключительной юрисдикции государства флага в открытом море, не затрагивая нормы международного права, относящиеся к компетенции государств осуществлять юрисдикцию по расследованию или принятию принудительных мер на борту судов, не плавающих под их флагом.

В 2005 г. принят протокол о поправках к Римской конвенции 1988 г. Поправки направлены на ужесточение положений Конвенции в ответ на растущий вызов международного терроризма, в том числе в части, ориентированной на пресечение транспортировки морем оружия массового уничтожения, а также самих террористов. В ходе его выработки в Юридическом комитете ИМО удалось соблюсти компромисс между свободой судоходства и некоторыми принципиальными положениями проекта протокола, прежде всего связанными с остановкой судна.

Важность этого документа в настоящее время особенно велика. Указанные поправки призваны дополнить Международный кодекс охраны судов и портовых сооружений, который вступил в силу в 2004 г. Они являются правовой основой для борьбы с террористами: их задержания, ареста и экстралинии в том случае, если террористическая атака на судно все-таки происходит. Более того, Протокол стал юридической базой, основанием для действий по остановке и высадке на суда в открытом море, в том числе в рамках Инициативы по безопасности в области распространения оружия массового уничтожения, средств его доставки и иных компонентов и материалов.

Следует отметить активное участие России в борьбе против

международного терроризма, в том числе морского. Так, в 2004 г. Россия присоединилась к вышеупомянутой Инициативе. С 2004 г. военные корабли России участвуют в контртеррористической морской операции НАТО «Эктив индевор» («Active Endeavour») в Средиземном море, которая направлена на перехват иностранных торговых судов, подозреваемых в перевозке оружия массового уничтожения и его компонентов.

В России действует развитое законодательство, регламентирующее борьбу с терроризмом и международное сотрудничество в коллективном противостоянии этому явлению (Федеральный закон от 6 марта 2006 г. «О противодействии терроризму», УК РФ (ст. 205, 205¹, 205², 211 и др.), другие нормативные правовые акты).

Незаконный оборот наркотических средств и психотропных веществ, в том числе в открытом море, является одной из самых серьезных международно-правовых проблем человечества в XXI в. Стремительное распространение наркотиков в мире в последнее десятилетие стало реальной угрозой всему международному сообществу. Приняты специальные конвенции, направленные на противодействие незаконному обороту наркотиков и злоупотреблению ими, среди них Единая конвенция о наркотических средствах 1961 г. с поправками, внесенными в нее в соответствии с Протоколом 1972 г., и заменившая соответствующие многосторонние договоры в этой области, Конвенция о психотропных веществах 1971 г., Конвенция ООН о борьбе против незаконного оборота наркотических средств и психотропных веществ 1988 г.

Конвенция ООН о борьбе против незаконного оборота наркотических средств и психотропных веществ 1988 г. дополнила все предыдущие конвенции, консолидируя международное сотрудничество правоохранительных органов государств в этой сфере, наделив их правом ареста, расследования преступлений, совершенных наркоторговцами, и конфискации незаконно полученных прибылей. Статья 17 «Незаконный оборот на море» содержит положения, направленные на пресечение использования судов, участвующих в осуществлении незаконного оборота наркотиков и психотропных веществ на море.

В соответствии с п. 3 ст. 17 государство флага подозреваемого судна может разрешить запрашивающему государству высаживаться на данное судно, производить его досмотр, в случае обнаружения доказательств участия в незаконном обороте наркотиков принимать надлежащие меры в отношении этого судна, лиц и груза на борту.

В рамках рассматриваемой проблемы актуальным вопросом является возможность применения останавливающим судном огнестрельного оружия, который не нашел отражения в Конвенции 1988 г. В соответствии с п. 5 ст. 17 Конвенции 1988 г. в случае принятия мер, указанных в данной статье, государства-участники не должны ставить под угрозу безопасность жизни

Что касается Конвенции 1982 г., то ст. 108 гласит о сотрудничестве государств в пресечении незаконной торговли наркотиками и психотропными веществами, осуществляемой судами в открытом море в нарушение международных конвенций; о возможности любого государства, при наличии

разумных оснований считать, что судно, плавающее под его флагом, занимается незаконной торговлей наркотиками и психотропными веществами, обратиться к другим государствам с просьбой о сотрудничестве в пресечении такой незаконной торговли. Это обязательство применяется в открытом море, а также в исключительной экономической зоне (п. 2 ст. 58 Конвенции 1982 г.). В современных условиях становится возможным признать упомянутые положения Конвенции 1982 г. юридически слабыми и носящими весьма неопределенный характер, поскольку в перечне оснований для вмешательства в плавание иностранного торгового судна в открытом море, содержащемся в ст. 110 Конвенции 1982 г., отсутствует занятие незаконной торговлей наркотиками и психотропными веществами. Следовало бы дополнить перечень этим основанием для вмешательства.

В России, начиная с 1960-х гг., после ратификации СССР вышеуказанных Конвенций ООН 1961, 1971 и 1988 гг. стали приниматься более жесткие законы, направленные против наркотиков. В настоящее время в России существует свыше 100 нормативных правовых актов, регулирующих уголовные, социальные и медицинские аспекты потребления и поставок наркотических средств и психотропных веществ. Федеральный закон от 8 января 1998 г. «О наркотических средствах и психотропных веществах» определяет государственную политику в сфере оборота наркотиков и в области противодействия их незаконному обороту.

Проблема загрязнения морской среды, в том числе пространств открытого моря, — одна из острейших проблем современности, негативные последствия которой имеют различные проявления: от нарушения сбалансированности всей экосистемы Мирового океана.

К числу наиболее серьезных проблем относится загрязнение Мирового океана нефтепродуктами при их перевозке. Ежегодно в морские воды поступает около 6 млн т нефтяных углеводородов. Обширные акватории океана постоянно покрыты нефтяной пленкой. Огромный ущерб морской среде наносят аварийные морские происшествия с танкерами: если в 1966 г. был всего один танкер дедвейтом более 170 тыс. т, то сейчас их насчитывается более 400; 7 тыс. танкеров ежегодно перевозят около 60% всей потребляемой в мире нефти (что составляет до 40% перевозимых морем грузов). В то же время с ростом интенсивности танкерных перевозок (только за последние 10 лет танкерные перевозки, выраженные в тонно-милях, возросли на 80%) существенно повышается риск аварийных загрязнений моря.

Принцип охраны морской среды является компонентом одного из основных принципов современного международного права — принципа охраны окружающей среды. Конвенция 1982 г. закрепляет международно-правовое понятие загрязнения морской среды: 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 в море, в том числе для рыболовства и других правомерных видов использования моря, снижение качества

используемой морской воды и Ухудшение условий отдыха (п. 1 (4) ст. 1). В Конвенции 1982 г.- предусматривается обязанность всех государств «защищать и сохранять морскую среду» (ст. 192).

Конвенция 1982 г. выделяет источники загрязнения морской среды: загрязнение находящихся на суше источников; загрязнение, вызываемое деятельностью на морском дне; загрязнение, вызываемое деятельностью в Районе; загрязнение, вызываемое захоронением; загрязнение с судов; загрязнение из атмосферы или через нее (ст. 207-212).

Конвенция 1982 г. подчеркивает, наряду с глобальным, значение и роль регионального и национального подходов к решению этой проблемы. Одним из таких подходов является установление так называемых морских охранных районов, которые необходимо защищать особым порядке от загрязнения с судов, в то же время учитывая интересы судоходства.

Проблема особо уязвимых морских районов тесно связана с техническим аспектом международного судоходства. Это проблема однокорпусных танкеров, которые все еще используются для международных перевозок нефтеналивных и прочих опасных грузов. Этот вопрос тесно переплетается с разрешительным порядком захода таких судов в порты, особенно порты, морские районы которых признаны в соответствующем порядке особо уязвимыми.

Вопрос 4. Международные морские организации

Международная морская организация (ИМО) является специализированным учреждением ООН способствующим безопасности международного судоходства.

В 1948 г. на Международной конференции в Женеве была принята Конвенция которая официально учредила Межправительственную морскую консультативную организацию (Inter- Governmental Maritime Consultative Organization, ИМСО), получившую свое нынешнее название в 1982 г. Конвенция вступила в силу в 1958 г., и с 1959 г. Организация приступила к своей деятельности. Штаб-квартира ИМО находится в Лондоне.

Высшим органом ИМО является Ассамблея, состоящая из представителей всех членов Организации (в настоящее время ИМО объединяет 167 государств-членов и три ассоциированных члена). Сессии Ассамблеи созываются раз в два года. Между сессиями работой ИМО руководит исполнительный орган — Совет ИМО. в который входят 40 членов правительств государств, избираемых на Ассамблее, включая Россию.

Помимо Ассамблеи в рамках ИМО действуют пять комитетов: Комитет по безопасности мореплавания (Maritime Safety Committee); Комитет по защите морской среды (Marine Environment Protection Committee); Юридический комитет (Legal Committee, LEG — ЮРКОМ); Комитет по техническому сотрудничеству (Technical Co-operation Committee); Комитет по облегчению формальностей судоходства (Facilitation Committee).

Действуют девять подкомитетов и секретариат во главе с Генеральным секретарем.

ИМО заключены соглашения о сотрудничестве с 42 международными межправительственными организациями. В рамках ИМО имеют консультативный статус 64 международные неправительственные организации, в частности Международный морской комитет, являющийся Всемирной Ассоциацией морского права, членом которой является Российская Ассоциация международного морского права.

Согласно ст. 1 Конвенции об ИМО Организация преследует следующие цели: обеспечение механизма сотрудничества правительств в области правительственного регулирования и практики в технических вопросах любого рода, затрагивающих международное торговое судоходство; поощрение и содействие всеобщему принятию высочайших, практически выполнимых стандартов в отношении безопасности на море, эффективности судоходства, предотвращения и контроля за загрязнением морской среды с судов.

ИМО выносит рекомендации по указанным выше вопросам. Важным направлением в деятельности ИМО является разработка проектов конвенций, соглашений и других соответствующих документов по различным вопросам торгового мореплавания. ИМО созывает международные конференции, обеспечивает механизм для консультаций между членами Организации и обмена информацией между правительствами, содействует техническому сотрудничеству.

В соответствии с п. 2 ст. 2 Положения VIII «Специальный арбитраж» Конвенции 1982 г. ИМО ведутся списки экспертов в области судоходства, включая загрязнение с судов и в результате захоронения. Из этих списков в случае необходимости стороны избирают арбитров для разрешения споров между государствами в области судоходства.

В ряде статей Конвенции 1982 г. содержится упоминание о «компетентной международной организации». Так, согласно ст. 22 прибрежное государство, устанавливая морские коридоры и предписывая системы разделения движения судов в территориальном море, принимает во внимание рекомендации такой организации. Подобные положения касаются проливов, архипелажных вод, сооружений в исключительной экономической зоне.

Многие нормы Конвенции 1982 г. содержат упоминание и об общепринятых международных нормах и стандартах, в том числе установленных компетентной международной организацией. В рамках ИМО была разработана и принята Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г., измененная и дополненная Протоколом 1978 г. (Конвенция СОЛАС 74/78), которая является основным международным соглашением, устанавливающим требования к конструкции и оборудованию судов. Согласно положениям Конвенции СОЛАС 74/78 ИМО признается единственной международной организацией по разработке руководств, критериев и правил для системы судовых сообщений на международном уровне; эти системы направляются в ИМО для одобрения. Только ИМО обладает компетенцией устанавливать обязательные маршруты движения судов.

В 2002 г. в Лондоне ИМО была проведена Конференция по морской безопасности, которая приняла далеко идущие регулирующие меры по повышению уровня безопасности судна и порта для предотвращения и подавления террористических действий против судов в море и в порту. В частности, были приняты поправки к Конвенции СОЛАС 74/78. Правило X1-2/2 новой главы Конвенции содержит в себе Международный кодекс охраны судов и портовых сооружений (Международный кодекс ОСПС). Он включает две части: обязательные требования и рекомендуемые, полностью посвященные морской безопасности. Установлены уровни безопасности; оговорены организации, обеспечивающие безопасность; соответствующие планы для судоходных компаний, судов, портов, стационарных и передвижных платформ; подготовка офицеров по безопасности; взаимодействие правительств, судовладельцев, капитанов судов, руководителей портов и терминалов за выполнение мер безопасности. В Кодексе предусматривается оценка безопасности признанными организациями судоходных компаний, портов, порядок проверки судов с выдачей соответствующих свидетельств (сертификатов) и их ежегодных подтверждений Речь идет о международном свидетельстве об охране судна.

В рамках ИМО ведется целенаправленная многолетняя деятельность по защите морской среды от загрязнений, что выражается в принятии ряда международных документов и установлении строгого контроля за их

применением на судах и в портах. Авария с танкером «Тори Кэньон» в 1967 г. стала толчком к заключению в 1973 г. Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов — Конвенции МАРПОЛ, впоследствии измененной протоколом 1978 г. Конвенция МАРПОЛ 73/78 является важнейшим международным документом по защите природной среды от загрязнений с судов, который действует в настоящее время согласно поправкам и дополнениям, принятым на Ассамблеях Организации и сессиях Комитета по защите морской среды.

Комиссия по границам континентального шельфа. Комиссия по границам континентального шельфа (Commission on the Limits of the Continental Shelf, CLCS) создана на основании ст. 76 и Приложения II к Конвенции 1982 г. государствами — участниками этой Конвенции.

Цель Комиссии по границам континентального шельфа (далее — Комиссия) — способствовать реализации Конвенции 1982 г. в части, касающейся установления внешних границ континентального шельфа за пределами 200 морских миль от исходных линий, от которых отсчитывается ширина территориального моря. Согласно Конвенции 1982 г. прибрежное государство должно устанавливать внешние границы континентального шельфа в тех районах, где он простирается за пределы 200 морских миль, на основе рекомендаций Комиссии. Комиссия может давать такие рекомендации без ущерба для соглашений между государствами с противоположными и смежными побережьями. В соответствии со ст. 3 Приложения II к Конвенции 1982 г. Комиссия осуществляет следующие функции:

1) рассмотрение представляемых прибрежными государствами материалов относительно внешних границ континентального шельфа в районах, где эти границы выходят за пределы 200 морских миль, и вынесение рекомендаций в соответствии со ст. 76 и Заявлением о понимании, принятым 29 августа 1980 г. III Конференцией ООН по морскому праву;

2) предоставление научно-технических консультаций по просьбе заинтересованного прибрежного государства в ходе подготовки вышеуказанных материалов.

Согласно п. 8 ст. 76 Конвенции 1982 г. Комиссия дает прибрежным государствам рекомендации по вопросам, касающимся установления внешних границ континентального шельфа. Границы шельфа, установленные прибрежным государством на основе указанных рекомендаций, являются окончательными и обязательными для всех. Сессии Комиссии обычно проводятся два раза в год (весной и осенью) в штаб-квартире ООН в Нью-Йорке.

Межправительственная океанографическая комиссия ЮНЕСКО (МОК). Была учреждена согласно резолюции 2.31, принятой Генеральной конференцией ЮНЕСКО на ее XI сессии в 1960 г., и в соответствии с рекомендацией Межправительственной конференции по океаническим исследованиям (Копенгаген, 11 — 16 июля 1960 г.).

Устав Комиссии был разработан в 1960 г., пересмотрен в 1970, 1987 и 1999 гг. Согласно ст. 1 Устава Комиссия учреждается в качестве органа с

функциональной автономией в рамках ЮНЕСКО. Целью Комиссии является содействие международному сотрудничеству и координация программ, касающихся исследований, служб и укрепления потенциала в интересах расширения знаний о природе и ресурсах океана и прибрежных районов, а также использования этих знаний для совершенствования управления, обеспечения устойчивого развития, охраны морской среды и облегчения процессов принятия решений ее государствами-членами (п. 1 ст. 2 Устава).

Членом Комиссии может быть любое государство, являющееся членом какой-либо организации системы ООН (ст. 4 Устава). В 1960 г. их было 40, ныне в Комиссию входит 136 государств, включая Российскую Федерацию.

В соответствии с Конвенцией 1982 г. Межведомственная национальная океанографическая комиссия (МОК) является «компетентной международной организацией» в системе ООН в области морских научных исследований и передачи морской технологии. В Приложении VIII «Специальный арбитраж» (ст. 2) Конвенции 1982 г. отмечено, что в области морских научных исследований списки экспертов составляются и ведутся Межправительственной океанографической комиссией.

На первых этапах деятельности Комиссии основное внимание уделялось организации совместных экспедиционных исследований в отдельных районах Мирового океана и организации международного обмена океанографическими данными. В последнее время возросла роль МОК в решении глобальных и региональных проблем, связанных с Мировым океаном. Возросшая роль МОК в решении глобальных проблем современности была отмечена Конференцией ООН по окружающей среде и развитию (Рио-де-Жанейро, 1992 г.) и Всемирным саммитом по устойчивому развитию (Йоханнесбург, 2002 г.).

Основными направлениями деятельности МОК являются следующие: изучение климата; исследование живых ресурсов моря; изучение рельефа морского дна и составление батиметрических карт; глобальная система наблюдений (Global Ocean Observing System); международный обмен океанографическими данными.

Многие программы МОК выполняются совместно с другими международными организациями — ВМО, ММО, ФАО, ЮНЕП, МАГАТЭ и др.

Россия активно участвует в крупных международных проектах и программах исследования океана, проводимых Комиссией. В настоящее время участие российских министерств, ведомств, организаций и учреждений в деятельности МОК координирует созданная в 2006 г. Межведомственная национальная океанографическая комиссия (НОК России) во главе с Министром образования и науки РФ.

Вопрос 5. Международный трибунал по морскому праву

Согласно п. 1 ст. 287 Конвенции 1982 г. каждое государство-участник «может выбрать посредством письменного заявления одно или более из следующих средств урегулирования споров, касающихся толкования или применения настоящей Конвенции:

- а) Международный трибунал по морскому праву, учрежденный в соответствии с Приложением VI;
- б) Международный Суд;
- в) арбитраж, образованный в соответствии с Приложением VII;
- г) специальный арбитраж, образованный в соответствии с Приложением VI1, для одной или более категории споров, указанных в этом Приложении».

В основе деятельности Трибунала лежат статьи Конвенции 1982 г., Статут Трибунала, Правила процедуры, принятые 28 октября 1997 г., Резолюция о внутренней судебной практике Трибунала от 31 октября 1997 г., а также Основные направления подготовки и представления дел в Трибунале от 28 октября 1997 г.

Приложение VI к Конвенции 1982 г. содержит Статут Трибунала, касающийся его организации, компетенции, производства дел и Камеры по спорам, касающимся морского дна.

18 декабря 1997 г. было подписано Соглашение о сотрудничестве между ООН и Трибуналом, 8 сентября 1998 г. оно утверждено Генеральной Ассамблеей в резолюции 52/251.

Трибунал состоит из 21 судьи, которые избираются из числа лиц, пользующихся самой высокой репутацией беспристрастности и справедливости и являющихся признанными авторитетами в области морского права. В судебском составе необходимо соблюдение представительства основных правовых систем мира и справедливого географического распределения (ст. 2 Статута Трибунала).

Трибунал имеет: палату упрощенного (скорого) разбирательства из пяти членов и двух кандидатов; палаты по спорам, связанным с защитой морской среды, рыболовством, использованием Района — глубоководного морского дна. Последняя — Камера по спорам, касающимся морского дна, как и палата по упрощенному судопроизводству (п. 3 ст. 15 Приложения VI к Конвенции), специально предусмотрена Конвенцией 1982 г. (ст. 187), а также ст. 14, 35—40 Приложения VI к Конвенции 1982 г.

Конвенция 1982 г. посвящает Камере по спорам, касающимся морского дна, специальную ст. 187, не входящую в Статут Трибунала. Согласно ст. 187 Камера обладает компетенцией по спорам не только государств, но и государственных предприятий, физических или юридических лиц. Это, однако, обусловлено положениями Конвенции 1982 г. (п. 2 «Б» ст. 153), где сказано, что эти физические или юридические лица должны иметь гражданство государств-участников или находиться под эффективным контролем этих государств, т. е. государств — участников Конвенции 1982 г., или их граждан.

Иными словами, США, не являющиеся участником Конвенции 1982 г не

могут быть стороной в споре и не вправе защищать в Камере свои физические или юридические лица.

В Трибунале имеется также ряд рабочих комитетов, состоящих из судей, по важным практическим делам Трибунала: бюджет и финансы; правила процедуры и юридическая судебная практика; аппарат и административные дела; библиотека и издательская деятельность; здание и его электронные системы; общественные связи.

Принимаемые Трибуналом решения воспроизводятся в серии «Отчеты о решениях, консультативных заключениях и постановлениях» «Reports of Judgments, Advisory Opinions and Orders». Документация, касающаяся разбирательств, публикуется в серии «Состязательные бумаги, отчеты об открытых заседаниях и документы» «Pleadings, Minutes of Public Sitings and Documents».

Трибунал издает Ежегодник, который содержит информацию об организации, функционировании, компетенции, процедуре, судебной деятельности, финансовых механизмах и членах Трибунала в данном году. Сюда включена также библиография, где перечислены публикации о Трибунале, дошедшие до сведения Секретариата в течение отчетного периода.

Решения Трибунала принимаются большинством голосов присутствующих его членов. В случае разделения голосов поровну голос председателя является решающим. Решение Трибунала является окончательным и имеет обязательную силу только для сторон и только в отношении рассмотренного спора.

Трибунал обладает исключительным правом выносить решения о «незамедлительном освобождении судна и экипажа» (prompt release), если они не освобождаются несмотря на предоставление разумного залога или иного финансового обеспечения и если в течение десяти дней со времени задержания не будет достигнуто соглашения между государством флага и государством, задержавшим судно и экипаж, о передаче вопроса об освобождении любому суду или арбитражу (ст. 292 Конвенции 1982 г.).

Другая важная область деятельности Трибунала — предписание временных охранительных мер. Трибунал и его Камера по спорам, касающимся морского дна, имеют право предписывать такие временные меры (provisional measures). Если какое-либо государство предпринимает действия, угрожающие окружающей среде другого государства, могущие причинить вред его территории, ущемить судоходство в данном районе, то Трибунал может принять временные меры по просьбе одной из сторон и заявить о приостановлении таких действий. После этого стороны будут рассматривать дело по существу в арбитражном суде. Но действия, могущие поставить под угрозу окружающую среду или те или иные условия, будут приостановлены. Статья 290 Конвенции 1982 г. определяет компетенцию Трибунала в этой области.

Трибунал в лице выше упомянутой Камеры по спорам, касающимся морского дна, вправе давать консультативные заключения по правовым вопросам. Согласно ст. 191 Конвенции 1982 г. такие заключения даются по запросу Ассамблеи или Совета Международного органа по морскому дну в

срочном порядке.

Трибунал открыт для государств — участников Конвенции 1982 г. Кроме того, Трибунал открыт и для субъектов, не являющихся государствами-участниками. Здесь имеется в виду любое дело, которое предусмотрено в ч. XI Конвенции 1982 г., г. е. дело, касающееся отношений по использованию глубоко-водного морского дна.

Трибунал может быть задействован и в том случае, если в каком-либо соглашении (договоре, конвенции) предусмотрена его компетенция и все стороны в деле дали свое согласие.

За прошедшие годы Трибунал рассмотрел 13 дел. Большею частью это споры, связанные с задержанием судов и их незамедлительным освобождением. В ряде споров участвовали Франция, Великобритания, Чили, Европейский Союз.

В 1997 г. Трибунал вынес решение по первому делу о незамедлительном освобождении судна «Сайга» под флагом Сент-Винсента и Гренадин, которое было арестовано властями Гвинеи за снабжение топливом рыболовных судов в гвинейской исключительной экономической зоне. Судно и задержанные члены экипажа (22 гражданина Украины и три сенегальца) были освобождены благодаря твердой позиции, занятой российским и другими судьями, которые составили большинство (12 против 9).

В 2002 г. Российская Федерация впервые воспользовалась механизмом Трибунала для освобождения рыболовного судна «Волга» под российским флагом, арестованного австралийскими властями за «незаконный промысел в исключительной экономической зоне Австралии». Российская сторона выиграла дело (19 голосами против двух; из них один судья представлял Австралию *ad hoc*). Трибунал принял решение о незамедлительном освобождении судна под разумный залог.

В 2004 г. Трибунал принял очередное решение по спору между государствами о незамедлительном освобождении судна «Джуно Трейдер» и его экипажа, задержанных властями Гвинеи-Бисау. Экипаж состоял из 19 граждан России и одного — Украины. Российский судья сделал заявление, отметив, что судно является не рыболовным, а транспортным, перевозившим замороженную рыбу и рыбную муку из Мавритании в Гану и только проходившим через исключительную экономическую зону Гвинеи-Бисау. Судно осуществляло свободу судоходства в упомянутой зоне, что прямо предусмотрено положениями ст. 58 (п. 1) Конвенции 1982 г. В заявлении подчеркивалось, что попытки объявлять исключительные экономические зоны «морскими водами» прибрежной страны являются неправомерными. Подобная практика направлена в сущности на расширение прав прибрежных государств в таких зонах, что противоречит международному праву, т. к. последние не подчинены суверенитету прибрежного государства, не являются его территориальным морем и на них распространяются лишь суверенные права и юрисдикция, причем в целях строго ограниченных и четко установленных Конвенцией 1982 г.

Заключение

Основным источником современного международного морского права является всеобъемлющая Конвенция ООН по морскому праву, устанавливающая правовой статус и юридический режим обозначенных в ней пространств Мирового океана, а также регулирующая полеты летательных аппаратов в воздушном пространстве над ним, т.е. в воздушном пространстве до границы его с космическим пространством.

Новые вызовы и угрозы безопасности деятельности государств в Мировом океане

Незаконные акты на море, морской терроризм — острейшая проблема, требующая принятия новых, эффективных решений не только на национальном, но и на международном уровне.

Незаконный оборот наркотических средств и психотропных веществ, в том числе в открытом море, является одной из самых серьезных международно-правовых проблем человечества в XXI в. Стремительное распространение наркотиков в мире в последнее десятилетие стало реальной угрозой всему международному сообществу.

Проблема загрязнения морской среды, в том числе пространств открытого моря, — одна из острейших проблем современности, негативные последствия которой имеют различные проявления: от нарушения сбалансированности всей экосистемы Мирового океана.

Список используемых нормативно-правовых актов и литературы

Документы:

Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. // СЗ РФ. 1997 г. № 48. Ст. 5493.

Конвенция о территориальном море и прилежащей зоне 1958 г. // Международное право в документах. М., 1982. С. 487.

Конвенция о континентальном шельфе 1958 г. // Международное право в документах. М., 1982. С. 504.

Конвенция об открытом море 1958 г. // Международное право в документах. М., 1982. С. 495.

Международная конвенция о спасании 1989 г. // СЗ РФ. 2001. № 3. Ст. 217.

Кодекс торгового мореплавания.

Водный кодекс РФ.

Закон РФ от 1 апреля 1993 г. № 4730-1 «О государственной границе Российской Федерации» // Ведомости РФ. 1993. № 17. Ст. 594.

Федеральный закон от 30 ноября 1995 г. № 187-ФЗ «О континентальном шельфе Российской Федерации» // СЗ РФ 1995. № 49. Ст. 4694.

Федеральный закон от 31 июля 1998 г. № 155-ФЗ «О внутренних водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации» // СЗ РФ. 1998. № 31. Ст. 3833.

Федеральный закон от 17 декабря 1998 г. № 191-ФЗ «Об исключительной экономической зоне Российской Федерации». // СЗ РФ. 1998. № 51. Ст. 6273.

Литература:

Международное право: учебник / отв. Ред. В.И. Кузнецов, Б.Р. Тузмухамедов. М., 2007.

Международное право. Учебник для вузов. Под ред. Ю.М. Колосова, В.И. Кузнецова. М., 2005.

Международное право. Учебник для вузов. Под ред. Г.В.Игнатенко. М., 2003.

Международное право: словарь терминов по / Сост. Н.С. Шемахова Н.С. Орел: ОрЮИ МВД России, 2007.

Международное право: альбом схем / Сост. Н. С. Шемахова. – Орел: ОрЮИ МВД России, 2008.

Международное право. Учебник по ред. А.А. Ковалева, С.В. Черниченко. М. 2006.

Международное публичное право учебник под ред. К.Е. Бекяшева. М. 2006.

Международное космическое право / Под ред. Г.П. Жукова, Ю.М. Колосова. М., 1999.

Практикум по международному праву / отв. Ред. Г.В. Игнатенко, С.Ю. Марочкин, О.И. Тиунов. М., 2007.

Сборник фондовых лекций

Авторы:

кандидат юридических наук

Шемахова Наталия Сергеевна

кандидат юридических наук

Бондаренко Максим Владимирович

МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО

Свидетельство о государственной аккредитации

Рег. № 0440 от 22.12.06 г.

Подписано в печать _____ Формат 60x90^{1/16}.

Учет.-изд.л. 3,8. Тираж _____ экз. Заказ № _____

Орловский юридический институт МВД РФ

302027, г. Орел, ул. Игнатова, 2.