

УДК 341.64

Константин Исков,

канд. юрид. наук,
старший преподаватель кафедры гуманитарных дисциплин
Дунайского института
Национального университета «Одесская морская академия»

НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ СУДЕБНОЙ ПРАКТИКИ МЕЖДУНАРОДНОГО ТРИБУНАЛА ПО МОРСКОМУ ПРАВУ В СПОРАХ, СВЯЗАННЫХ С НАРУШЕНИЯМИ В ИСКЛЮЧИТЕЛЬНО ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЗОНЕ ПРИБРЕЖНОГО ГОСУДАРСТВА

В статье рассматриваются отдельные моменты судебных разбирательств и практики рассмотрения споров между государствами Международным трибуналом ООН по морскому праву. Сформулированы некоторые выводы о практике рассмотрения Трибуналом отдельных вопросов.

Ключевые слова: исключительно экономическая зона, международный трибунал ООН по морскому праву, арест судов.

Постановка проблемы. Предложенные вашему вниманию тезисы посвящены отдельным вопросам, которые возникают при разрешении судебных споров между прибрежными государствами и государствами флага судов в Международном трибунале по морскому праву как постоянно действующем арбитраже, созданном согласно Конвенции ООН по морскому праву 1982 года.

Большая часть судебной практики Трибунала, исходя из данных электронного ресурса рассмотренных судебных дел, – это споры между государствами по вопросам нарушения судами правил использования исключительно экономической зоны и, как следствие таких нарушений, последующий арест судна, груза, экипажа с возможным обращением государства флага судна в Трибунал для применения предусмотренного Конвенцией порядка освобождения судна и экипажа.

Цель статьи – изучить отдельные моменты судебных разбирательств и практики рассмотрения споров между государствами Международным трибуналом ООН по морскому праву.

Изложение основного материала. Международный трибунал по морскому праву является международной организацией, работающей на постоянной основе в соответствии со своим регламентом (правилами/процедурой рассмотрения судебных дел) и созданной для разрешения споров между государствами-членами Конвенции ООН по морскому праву в вопросах применения данной Конвенции. Первым судебным разбирательством, материалы которого опубликованы на сайте Трибунала, является спор между государствами SAINT VINCENT AND GRENADINES (прибрежное государство) и GUINEA (государство флага) о выполнении

судном m/v SAIGA бункерных операций с рыболовными судами в пределах исключительной экономической зоны государства SAINT VINCENT AND GRENADINES. Данный спор рассмотрен в 1996 году.

Основания нарушения, которое также анализировалась представителями государства SAINT VINCENT AND GRENADINES в заявлении, поданном в Трибунал, – это возможность выполнения судном бункерных операций в пределах исключительной зоны прибрежного государства как части открытого моря и, как следствие, возможность задержания/ареста судна и экипажа за выполнение такой операции, принимая во внимание то, что контроль прибрежного государства над своей исключительной экономической зоной может осуществляться только в отношении разведки/добычи живых ресурсов, возведения искусственных островов, проведения научных исследований и охраны окружающей морской среды.

Материалами судебного разбирательства в деле m/v SAIGA показано, что прибрежные государства своим внутренним законодательством позволяют себе расширять перечень полномочий по контролю за деятельностью судов под иностранным флагом в пределах исключительной экономической зоны, в частности государство GUINEA на уровне национального законодательства расширило свои суверенные права на разведку, эксплуатацию, сохранение живых ресурсов и управление ими в пределах названной зоны, посчитав возможным также подчинить себе операции, которые могут содействовать выполнению таких суверенных прав, а именно: перегрузка рыбы и рыбных продуктов в пределах зоны; транспортировка рыбы и других организмов, пойманных в морских водах прибрежного государства; бункеровка и иное обслуживание рыболовных судов [4, с. 1–35].

Кроме того, против таких расширенных полномочий и, как следствие, поведения в отношении судов, выполнявших бункерные операции в пределах исключительно экономической зоны государства GUINEA, в 2014 году завершено судебное разбирательство между государствами PANAMA и GUINEA-BISSAU в деле бункеровочного судна m/v VIRGINA G, которое также было арестовано за нарушения правил бункеровки рыболовных судов.

В обоих судебных разбирательствах государство GUINEA-BISSAU обосновывало правомерность своих действий охраной окружающей морской среды в пределах своей исключительно экономической зоны.

Трибунал в деле m/v SAIGA не дал четкой аргументации в отношении правомерности применения прибрежным государством дополнительных регуляторов возможной деятельности в пределах зоны и, как следствие, права ареста судна и экипажа иностранного государства, сославшись на применение внутренних судебных процедур прибрежным государством по данному вопросу и отсутствие права вмешиваться в судебное разбирательство по существу нарушения. Трибунал в принятом решении по указанному делу ограничился определением суммы финансового обеспечения или иной гарантии для освобождения судна без расширенного толкования возможности прибрежного государства расширять/видоизменять предусмотренные Конвенцией 1982 года полномочия.

Так или иначе, имеющаяся судебная практика Трибунала показывает, что даже когда очевидно откровенное злоупотребление властью прибрежным государством с применением опасных методов ее осуществления в пределах зоны, как это было, по нашему мнению, в другом деле m/v JUNO TRADER, между государствами SAINT VINCENT AND GRENADINES (государство флага судна) и GUINEA (прибрежное государство), где власти государства GUINEA, задерживая судно m/v JUNO TRADER, применяли огнестрельное оружие, при этом ранив одного из членов экипажа, вели преследования на катере без опознавательных знаков, показывающих принадлежность катера прибрежному государству, и в том числе без опознавательной формы у лиц, требовавших остановки судна. Более того, преследование начато по сомнительным основаниям нарушения Конвенции 1982 года, обосновано лишь тем, что судно, возможно, выполняло грузовые операции в пределах зоны по перегрузке рыбы в другое судно, и даже данная совокупность обстоятельств в поведении прибрежного государства и, кроме того, сама возможная операция (перегрузка рыбы) в пределах исключительно экономической зоны не дали оснований Трибуналу полностью удовлетворить заявление государства SAINT VINCENT AND GRENADINES и освободить судно и экипаж из-под ареста без установления какого-либо вида финансового обеспечения. Трибунал в данном деле также придерживался правила не вмешательства в возможное судебное разбирательство по существу внутри государства, назначил сумму фи-

нансового обеспечения для освобождения судна и экипажа.

Существуют две основные статьи Конвенции ООН по морскому праву, которые, по мнению представителей государств, принимавших участие в судебных разбирательствах, определяют и регламентируют процедурную (ст. 292 Конвенции) и материально-правовую (ст. 73 Конвенции) основы для рассмотрения подобных дел [4, с. 21–44].

Следует отметить, что в существующем перечне рассмотренных Трибуналом дел преобладающие большинство составляют дела по освобождению судов, задержанных за нарушения порядка использования исключительно экономической зоны прибрежного государства, хотя компетенция Трибунала позволяет рассматривать не только данную категорию дел.

Указанные две статьи Конвенции 1982 года предусматривают следующее.

Статья 73 «Обеспечение выполнения законов и правил прибрежного государства»

Прибрежное государство в осуществлении своих суверенных прав на разведку, эксплуатацию, сохранение живых ресурсов и управление ими в исключительно экономической зоне может принимать такие меры, включая досмотр, инспекцию, арест и судебное разбирательство, которые могут быть необходимы для обеспечения соблюдения законов и правил, принятых им в соответствии с настоящей Конвенцией.

Арестованное судно и его экипаж освобождаются незамедлительно после предоставления разумного залога или другого обеспечения.

Наказания, налагаемые прибрежным государством за нарушение законов и правил рыболовства в исключительной экономической зоне, не могут включать тюремное заключение при отсутствии соглашения заинтересованных государств об обратном или любую другую форму личного наказания.

В случае ареста или задержания иностранного судна прибрежное государство незамедлительно уведомляет государство флага через соответствующие каналы о принятых мерах и о любом последовавшем наказании.

Статья 292 «Незамедлительное освобождение судна и экипажа»

В случае, когда власти государства-участника задерживают судно, плавающее под флагом другого государства-участника, и утверждает, что задерживающее государство не соблюдает положения настоящей Конвенции о незамедлительном освобождении судна или его экипажа после предоставления разумного залога или иного финансового обеспечения, вопрос об освобождении может быть передан любому суду или арбитражу по соглашению сторон или, если в течение десяти дней со времени задержания такое соглашение не будет достигнуто, суду либо арбитражу, признанному задерживающим государством согласно статье 287, или Международному трибуналу по морскому праву, если стороны не договорятся об ином.

Заявление об освобождении может быть сделано только государством флага судна или от его имени.

Суд или арбитраж незамедлительно рассматривает заявление об освобождении и занимается только вопросом освобождения без ущерба для рассмотрения любого дела по существу в отношении такого судна, его владельца или экипажа в надлежащем национальном органе. Власти задерживающего государства сохраняют право освободить судно или его экипаж в любое время.

После предоставления залога или иного финансового обеспечения, определенного судом либо арбитражем, власти задерживающего государства незамедлительно выполняют решение суда или арбитража об освобождении судна либо его экипажа [1, с. 1–25].

Ключевые основы судебных разбирательств, которые в каждом конкретном споре находят свое практическое применение и служат одними из оснований для обращения в Трибунал либо защиты от такого обращения, могут быть представлены следующим образом:

- суверенные права в исключительно экономической зоне, контроль за которыми может привести к определенным защитным мерам воздействия со стороны прибрежного государства;
- определение разумного финансового обеспечения для освобождения судна и экипажа;
- допустимость юрисдикции Трибунала в отношении направленного для рассмотрения спора;
- право преследования и досмотра в пределах исключительной экономической зоны как части открытого моря.

Из рассмотренных нами судебных дел только два дела касались нарушения судами правил выполнения бункеровочных операций в пределах исключительной экономической зоны, это дела *m/v SAIGA (SAINT VINCENT AND GRENADINES v GUINEA)* и *m/v VIRGINIA G (PANAMA v GUINEA-BISSAU)*, в остальных рассмотренных делах (*JAPAN v RUSSIAN FEDERATION* в деле *m/v HOSHINMARU*; *PANAMA v FRANCE* в деле *m/v CAMOUCO*; *REPUBLIC OF SEYCHELLES v FRANCE* в деле *m/v MONTE CONFURCO*; *SAINT VINCENT AND THE GRENADINES v GUINEA-BISSAU* в деле *m/v JUNO TRADER*) основанием для конвоирования судов в порт прибрежного государства и их дальнейшего ареста были нарушения, связанные с ловом живых ресурсов в исключительно экономической зоне [4, с. 1–77].

Следует отметить, что правом рассмотрения спора в Трибунале могут воспользоваться только государства, ратифицировавшие Конвенцию по морскому праву. В деле судна *m/v VIRGINIA G* государство GUINEA-BISSAU возражало против поданного заявления государства PANAMA в том числе на том основании, что между судном *m/v VIRGINIA G* и государством PANAMA нет четкой правовой связи, что в принципе свойственно всем судам под флагом данного государства, что, по мнению представителей государства GUINEA-BISSAU, означало, что обращение подано не от имени правомочного государства. Рассмотрев возражения о реальной правовой связи между судном и государством флага, Три-

бунал сформулировал следующий вывод, в котором определил, что Трибунал, согласно Конвенции, не уполномочен устанавливать способы и методы, которыми такая связь подтверждается, достаточно наличия действующих документов, что подтверждают право плавания под флагом государства. Кроме того, Трибунал признал, что государство флага судна может реализовывать защиту в суде не только в отношении имущества (судна), имеющего правовую связь с государством, но и в отношении членов экипажа, а также иного имущества, которые имели отношение к событиям нарушения, но не имеют правовой принадлежности к государству флага [4, с. 1–44].

Выводы

Не вдаваясь в детальный анализ каждого судебного разбирательства и аргументации в позициях сторон спора, мы можем указать несколько, на наш взгляд, важных тезисов, которые из одного разбирательства в другое формируют определенную практику работы Трибунала в части применения ст. ст. 73, 292 Конвенции ООН по морскому праву:

1. Трибунал принимает во внимание место нахождения судна на момент начала преследования, акцентирует внимание на обязанностях прибрежного государства доказать факт получения судном уведомления об остановке для досмотра, о формах начала преследования, которое в большинстве случаев начинается с воздуха, что признано Конвенцией.

2. Трибунал обосновывает возможность принятия заявления от государств не в течение 10 дней с момента задержания/ареста судна/членов экипажа, а независимо от этого времени, если стороны не достигли согласия передать спор на рассмотрение другого органа в пределах 10 дней.

3. Конвенция 1982 года не устанавливает для прибрежного государства конкретного срока с целью принятия решения об установлении суммы необходимого финансового обеспечения для освобождения судна/экипажа.

4. Трибунал допускает использование, кроме Конвенции ООН по морскому праву, иных международных норм для разрешения спора, в том числе Конвенции о защите прав человека.

5. Трибунал не вмешивается в дело по существу нарушения, которое рассматривается компетентными органами прибрежного государства, поэтому в рассмотренных делах Трибунал изучал и устанавливал обстоятельства, необходимые для избрания разумной формы и размера финансового обеспечения для освобождения судна и экипажа. Данная сумма является гарантией покрытия ущерба, штрафов прибрежного государства в случае установления нарушения и вины судна в его совершении.

6. Сума финансового обеспечения, даже если она установлена или не установлена прибрежным государством, может быть предметом рассмотрения трибуналом по заявлению государства флага.

7. Трибунал не ограничивает себя в возможности изучения всех обстоятельств и фактов,

лежащих в основе ареста судна/экипажа, для установления разумного финансового обеспечения, исходя из критериев тяжести совершенного нарушения, стоимости судна, груза на борту, орудий лова. Например, в деле m/v MONTE CONFURCO (REPUBLIC OF SEYCHELLES v FRANCE) государство REPUBLIC OF SEYCHELLES обосновывало установление размера финансового обеспечения в части груза не от количества рыбы, находящейся на борту, а от фактического количества дней пребывания судна в исключительно экономической зоне государства FRANCE и, как следствие, технических возможностей судна по лову рыбы за этот период времени.

Украина является страной, ратифицировавшей Конвенцию ООН по морскому праву, которая, таким образом, стала частью национального законодательства нашего государства. Кроме того, в нашей стране принят специальный Закон Украины «Об исключительной (морской) экономической зоне Украины», который устанавливает основы регулирования использования данной зоны [3, с. 1–12]. Указанные нормативные акты, на наш взгляд, не противоречат друг другу в своих правилах о статусе и использовании исключительной экономической зоны. Однако правилами Конвенции, закрепленными в ч. 3 ст. 73, предусмотрено, что за нарушение

законов и правил рыболовства в исключительной экономической зоне невозможно тюремное наказание; вместе с тем в ч. 1 ст. 249 Уголовного кодекса Украины за незаконное занятие рыбным промыслом, если это причинило значительный вред, установлено наказание наряду со штрафом ограничение свободы сроком до 3 лет, что, на наш взгляд, требует гармонизации данной нормы уголовного закона с положениями Конвенции [2, с. 27].

Список использованных источников:

1. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву / Верховный Совет Украины. – 1982. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/995_057.
2. Кримінальний кодекс України // Вісник Верховної Ради України. – 2001. – № 25–26. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2341-14>.
3. Про виключну (морську) економічну зону України : Закон України // Вісник Верховної Ради України. – 1995. – № 21. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/162/95-вр>.
4. List of Cases // International Tribunal for the Law of the Sea [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.itlos.org/cases/list-of-cases>.

У статті розглядаються окремі моменти судового розгляду та практики вирішення спорів між державами Міжнародним трибуналом ООН з морського права. Надано деякі висновки з практики розгляду Трибуналом окремих питань.

Ключові слова: виключно економічна зона, міжнародний трибунал ООН з морського права, арешт суден.

In the article regarded some aspects of court proceedings and the practice of considering disputes between states by the UN International Tribunal for the Law of the Sea. Some conclusions have been made about the practice of the Tribunal considering certain issues.

Key words: Exclusively Economic Zone, the UN International Tribunal for the Law of the Sea, arrest of the vessels.