

ДИПЛОМАТИЧЕСКАЯ АКАДЕМИЯ
МИНИСТЕРСТВА ИНОСТРАННЫХ ДЕЛ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Кафедра международного права

На правах рукописи

Остапенко Елена Игоревна

ПРАВОВОЙ СТАТУС И РЕЖИМ ПРОЛИВОВ,
ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОГО СУДОХОДСТВА

Специальность:

12.00.10 – "Международное право. Европейское право"

автореферат диссертации

на соискание ученой степени кандидата юридических наук

Научный руководитель –
доктор юридических наук, профессор
Ромашев Юрий Сергеевич

Москва-2012

Диссертация выполнена на кафедре международного, морского и речного права Юридического института Московской государственной академии водного транспорта.

Научный руководитель:	доктор юридических наук, профессор Ромашев Юрий Сергеевич
Официальные оппоненты:	доктор юридических наук, доктор экономических наук, профессор Мишальченко Юрий Владимирович кандидат юридических наук Боброва Юлия Викторовна
Ведущая организация:	Российский университет дружбы народов

Защита состоится « 25 » мая 2012 г. в 15.00 на заседании диссертационного совета Д.209.001.03 при Дипломатической академии Министерства иностранных дел Российской Федерации по адресу: 119992, г. Москва, ул. Остоженка, д. 53/2.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке Дипломатической академии Министерства иностранных дел Российской Федерации.

Автореферат разослан « » апреля 2012 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета
кандидат юридических наук,
старший научный сотрудник

Б. М. Ашавский

I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования. Роль и значение Мирового океана в жизни международного сообщества приобретают в XXI веке особое значение. Ныне на долю морского транспорта приходится более 80% общего объема мировых перевозок. Возрастающие объемы освоения и использования новых источников природных ресурсов – минерально-сырьевых, энергетических и биологических, разработки дна и недр Мирового океана отражают объективные процессы развития мировой экономики, потребности которой выражаются в повышении роли морского транспорта как наиболее экономичного способа перевозки различных грузов на различные расстояния.

Современные потребности развития международного судоходства, обусловлены главным образом техническим прогрессом, появлением судов с ядерными двигателями, супертанкеров и других судов значительных размеров, увеличением количества судов, специализирующихся, в том числе на перевозках морем большого объема опасных и вредных грузов. Соответственно возросла угроза загрязнения морской среды в результате аварий.

Проливы, используемые для международного судоходства (международные проливы), являются неотъемлемой частью мировых транспортных коммуникаций с разнородным правовым статусом и правовым режимом, определяемые общепризнанными принципами и нормами международного права, универсальными и относящимися к отдельным международным проливам международными договорами, законодательством государств, граничащих с проливами. Они играют важнейшую роль в обеспечении политических, экономических, и военно-стратегических интересов государств всего мира. Закрепление права всех государств на свободное пользование ими в целях морской и воздушной навигации имеет огромное значение для развития экономики и обеспечения безопасности многих стран мира. Через Малаккский, Сингапурский, Гибралтарский проливы ежегодно совершают плавание около 70 тыс. судов под флагами почти всех стран мира. Число морских судов, сле-

дующих через Ла-Манш и Па-де-Кале, превышает 400 тыс. в год, т.е. более 1 тыс. ежедневно.

Значение проливов как узловых пунктов мировой системы морских коммуникаций обусловило политическую остроту проблемы их правового режима. Некоторые проливные страны видят в своем географическом положении дополнительные возможности для повышения своей роли в мировой политике. На III Конференции ООН по морскому праву представители Испании, Марокко, Омана и ряда других государств отстаивали односторонне выгодный им режим, на основании которого осуществление прохода через проливы ставилось бы в прямую зависимость от усмотрения прибрежных стран. В связи с чем, вопрос о международных проливах на III Конференции был одним из самых острых и сложных.

Свобода судоходства через важнейшие международные проливы – Гибралтарский, Малаккский, Ла-Манш, Черноморские, Балтийские – представляет сегодня обычную норму международного морского права.

Вопросы судоходства в международных проливах нашли отражение в доктрине международного права, в решениях Международного суда ООН, закреплены в Конвенции о территориальном море и прилежащей зоне 1958 г., Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (далее – Конвенция 1982 г.), Конвенции Монтре 1936 г., резолюциях Международной морской организации (ИМО), ряде других международных документов, а также нормах законодательства государств, граничащих с проливами.

Однако проблемы, связанные с обеспечением свободы судоходства в международных проливах, не только не исчерпали себя, но и, продолжают оставаться актуальными, являются предметом для дискуссий на международном уровне, в том числе в доктрине международного права.

Сложность современного этапа развития правового режима судоходства в международных проливах заключается в интенсификации судоходства, появлении судов-супертанкеров, все большем оснащении судов атомными энер-

гетическими установками, перевозке опасных грузов, в том числе ядерных отходов, в связи с чем, внимания международного сообщества требуют вопросы обеспечения свободы судоходства в международных проливах без ущерба для морской среды и безопасности проливных государств.

Существенное значение в настоящее время приобретают вопросы толкования положений Части III Конвенции 1982 г., прежде всего, в отношении установления статуса проливов в качестве международных, поскольку от этого зависит правовой режим судоходства, который будет осуществляться в том или ином проливе. В отсутствие конвенционно закрепленного понятия «пролив, используемый для международного судоходства», а также официального перечня международных проливов получили развитие концепции «полезности» и «потенциального» использования проливов. Например, дискутируются вопросы статуса российских арктических проливов Северного морского пути. Американская доктрина настаивает на признании их, а также канадского Северо-Западного прохода в качестве международных.

Однако самой главной проблемой, от решения которой в настоящее время зависит экономическое благополучие и политическая стабильность во многих регионах Мирового океана – это обеспечение выполнения норм международного права о свободе судоходства в международных проливах. Эта проблема является острой – и ее решение сопряжено с поиском не только правовых средств ее решения, но и политических.

Современные тенденции ограничения свободы судоходства в отдельных регионах Мирового океана, в том числе в международных проливах, вызывают необходимость изучения практики применения положений Части III Конвенции 1982 г., специальных конвенций и соглашений, регулирующих судоходство в международных проливах, а также норм законодательства проливных государств.

Необходим поиск компромиссных решений в отношении обеспечения прохода военных кораблей, в том числе подводных лодок, а также судов с

атомными энергетическими установками, проход которых международными проливами вызывает озабоченность проливных государств.

Крайне важной остается проблема соотношения международных норм, регулирующих судоходство в таких проливах, с нормами законодательства проливных государств, и вытекающие отсюда вопросы правомерности установления этими государствами национальных «средств защиты» - лоцманской проводки, буксировки, маршрутирования и других обеспечительных мер, связанных с проходом судов проливами.

Таким образом, вопрос о порядке пользования морскими коммуникациями является частью сложной и политически острой проблемы обеспечения свободы открытого моря и, в конечном счете – международной безопасности и плодотворного сотрудничества государств в Мировом океане. Он относится к вопросам, теоретическая разработка которых имеет непосредственное практическое значение. Ключевым в теоретическом отношении представляется вопрос о содержании правового понятия «пролив, используемый для международного судоходства». Важным также является исследование методов юридической квалификации проливов. Существование различных теоретических и политических концепций по этим вопросам объясняет предпринятый исторический обзор процесса становления и признания, а также тенденций и современном развитии правового института проливов.

Степень научной разработанности темы исследования. Отдельные вопросы, касающиеся проливов, используемых для международного судоходства, освещались в работах отечественных ученых – А.Х. Абашидзе, П.Д. Бараболи, Ю.Г. Барсегова, И.П. Блищенко, Ю.В. Бобровой, А.Н. Вылегжанина, С.А. Гуреева, В.Н. Гуцуляка, А.К. Жудро, И.В. Зенкина, Л.И. Иванашенко, Г.Г. Иванова, Г.Ф. Калинин, А.П. Кейлина, В.А. Киселева, Б.М. Клименко, А.А. Ковалева, М.Н. Копылова, С.М. Копылова, Ф.И. Кожевникова, А.Л. Колодкина, Н.Д. Королевой, В.С. Котляра, М.И. Лазарева, М.Л. Лопатина, С.А. Малинина, Ю.В. Мишальченко, С.В. Молодцова, А.П. Мовчана, А.Н.

Николаева, П.В. Саваськова, А.С. Скаридова, Б.А. Смылова, А.Н. Талалаева, И.Е. Тархнова, Г.И. Тункина, О.Н. Хлестова, В.Ф. Царева, Г.Г. Шинкаревой, А.И. Яковлева и др. Во многих из них рассматривались вопросы становления международно-правового режима судоходства в международных проливах периода работы III Конференции ООН по морскому праву (1973-1982 гг.) и содержат в основном мнения специалистов и анализ позиций государств на сессиях Конференции. Ряд работ посвящен общим вопросам международно-правового режима проливов или исследованиям отдельных вопросов судоходства в международных проливах. Среди иностранных авторов исследованиями в данной области занимались такие ученые как – Л. Александер, Д. Андерсон, Р. Бакстер, У. Батлер, Р.Я. Броунли, Д. Брубейкер, Е. Брюель, Б. Дубнер, Ж. Жидель, Х. Каминос, П. Коббет, Д. Коломбос, С. Нандан, Л. Оппенгейм, Д. Симонидес, Т. Сковацци, У. Смит, Е. Триске, Д. Фаранд, Ч. Хайд, Р. Черчилл.

Объектом диссертационного исследования являются международные отношения между государствами и иными субъектами международного права в области использования проливов, используемых для международного судоходства.

Предмет исследования – нормы международного и внутригосударственного права, определяющих правовой статус и режим проливов, используемых для международного судоходства.

Цель диссертационного исследования состоит в решении актуальной научной задачи – на основе комплексного и всестороннего исследования норм международного и внутригосударственного права, определяющих правовой статус и режим проливов, используемых для международного судоходства, разработать предложения по более полному учету и использованию таких норм, а также меры, направленные на совершенствование международного права, отвечающего интересам, как всего международного сообщества, так и государств, граничащих с проливами.

Достижение цели исследования потребовало решения следующих **научных задач**:

- уточнить понятие «пролив, используемый для международного судоходства»;
- дать анализ юридической классификации проливов, рассмотреть формирование и развитие института международных проливов;
- исследовать понятие и соотношение транзитного и мирного проходов в международных проливах в соответствии с нормами современного международного права;
- проанализировать международно-правовые вопросы обеспечения безопасности судоходства, защиты и сохранения морской среды в международных проливах;
- рассмотреть правовые вопросы военного мореплавания и полетов воздушных судов в международных проливах;
- исследовать современные проблемы правового режима Черноморских и Балтийских проливов и дать рекомендации по обеспечению в них свободы судоходства.

На защиту выносятся следующие положения:

1. Авторские определения: «Проливы, используемые для международного судоходства – это проливы, являющиеся мировыми водными путями, единственно возможными или экономически оправданными кратчайшими путями, открытыми на недискриминационной основе для беспрепятственного прохода всех судов, соединяющие части открытого моря (исключительной экономической зоны) или открытое море (исключительную экономическую зону) с территориальным морем, безопасными в навигационном отношении и которые на протяжении длительного исторического периода используются для международного судоходства, а плавание в них подтверждается обычно-правовой практикой, международным обычаем.

Под национальными проливами (проливами, не используемыми для

международного судоходства), понимаются проливы, расположенные в пределах территории одного государства, с национальным режимом судоходства, лежащие вне путей международного судоходства и не являющиеся единственно возможными путями для мореплавания, в отношении которых отсутствует исторически сложившаяся всеобщая практика их использования в качестве путей международного судоходства, а отдельное плавание по ним иностранных судов может осуществляться в соответствии с явно выраженным согласием государства, граничащего с проливом.

2. В результате кодификации обычных и прогрессивного развития договорных норм о международных проливах сложился комплексный международно-правовой институт проливов, используемых для международного судоходства, который во взаимосвязи с другими институтами международного права – территориального моря, открытого моря и др., является неотъемлемой частью современного международного морского права.

3. В основе современного международно-правового режима проливов, используемых для международного судоходства, лежат исторически сложившиеся обычные нормы международного морского права о свободе судоходства в открытом море, а также свободы плавания по путям, которые обычно используются для международного судоходства.

4. Право свободного транзитного прохода относится к числу важнейших принципов современного международного морского права. В условиях динамично развивающегося международного права оно позволяет сохранить действовавший в течение веков режим беспрепятственного плавания через проливы, используемые для международного судоходства.

5. Получившая распространение в доктрине международного права и законодательстве отдельных государств концепция «потенциального использования» проливов, направлена на расширительное толкование понятия «международный пролив», что на практике может привести к заявлению претензий на плавание иностранных судов в проливах, находящихся под нацио-

нальной юрисдикцией прибрежных государств, где международное судоходство не допускается, или осуществляется с разрешения национальных морских администраций.

6. Безопасность судоходства, предотвращение загрязнения и сохранение морской среды в международных проливах обеспечиваются комплексом международно-правовых мер, носящих как общий характер и относящихся ко всем морским пространствам, так и специальный, применительно к международным проливам, нашедших отражение в международных документах, направленных на регулирование в них судоходства. В положениях Части III Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. решается проблема судоходства в проливах, используемых для международного судоходства, и найден компромисс между интересами международного судоходства и интересами государств, граничащих с проливами, в области обеспечения их безопасности, защиты и сохранения морской среды от загрязнения.

7. В настоящее время не существует общепризнанных норм международного права, которые связывали бы возможность прохода иностранных судов через любые международные проливы в зависимости от типа энергетической установки. Это относится и к судам с атомной энергетической установкой (АЭУ). Нет юридических препятствий к тому, чтобы суда с АЭУ в международных проливах, перекрываемых территориальным морем, пользовались режимом беспрепятственного транзитного прохода. В то же время указанное не снимает ответственности государства флага подобного рода судов за их техническое состояние, экологический и иной законный ущерб в случае его причинения судном в ходе транзитного прохода.

8. Международные договоры, заключенные в IX и XX столетиях и регулирующие правовой режим судоходства в Балтийских и Черноморских проливах, продолжают в настоящее время оставаться действующими правовыми документами. В то же время, современные потребности развития международного судоходства, делают актуальным дальнейшее совершенствова-

ние этих международных договоров. Восполняя пробелы международно-правового регулирования государства, граничащие с проливами, предпринимают попытки усиления внутригосударственного правового регулирования судоходства в этих проливах, угрожающие беспрепятственному проходу через международные проливы. Решая эту проблему, важно задействование механизма ИМО, принятия согласованных решений государствами балтийского и черноморского регионов, не противоречащими общепризнанным принципам и нормам международного права. На внутригосударственном уровне государства должны обеспечить добросовестное соблюдение взятых на себя международных обязательств.

Научная новизна диссертационного исследования заключается в том, что впервые дан комплексный анализ правового статуса и режима международных проливов. Исследованы современный международно-правовой режим проливов и практика его осуществления после вступления в силу Конвенции 1982 г., в которой были кодифицированы и включены в отдельную часть нормы, регулирующие судоходство в международных проливах.

На основе анализа доктрины и практики международного морского права сформулировано новое определение понятия «пролив, используемый для международного судоходства».

Предложена сводная/уточненная классификация международных и национальных проливов, в основе которой лежат критерии, позволяющие ограничить распространение норм международного права, регулирующих судоходство в проливах, используемых для международного судоходства, на проливы, правовой режим судоходства в которых регулируется нормами внутригосударственного права.

Впервые исследованы вопросы, связанные с беспрепятственным проходом проливами, используемыми для международного судоходства, военных кораблей, атомных судов, а также полетами летательных аппаратов над международными проливами, в контексте современных проблем развития

морского транспорта.

Кроме того, настоящее исследование содержит анализ современных проблем правового регулирования судоходства в Балтийских и Черноморских проливах и предлагает возможные пути их решения с точки зрения обеспечения интересов Российской Федерации.

Теоретическая значимость диссертации заключается в том, что в исследовании раскрыты понятие, сущность и содержание правового статуса международных проливов и режима в них судоходства, дано определение понятиям «пролив, используемый для международного судоходства», «национальный пролив». Исследована отечественная и зарубежная доктрина международного права в области становления и развития правового режима международных проливов, дана новая классификация международных проливов, выработаны общие подходы, сложившиеся в международном праве и практике по разграничению вод между государствами, граничащими с проливами, исследованы содержание и соотношение понятий «транзитного» и «мирного» проходов международными проливами, а также основные особенности и проблемы правового регулирования военного и атомного судоходства, пролетов летательных аппаратов. Проанализированы проблемы ограничения судоходства в Балтийских и Черноморских проливах.

Практическая значимость диссертации. Результаты исследования могут быть использованы МИДом России – при подготовке позиций Российской Федерации на международных переговорах, в частности в Международной морской организации, Организации Черноморского экономического сотрудничества (ЧЭС), в работе ХЕЛКОМ, в переговорах с Турцией и Данией по вопросам свободы судоходства в Проливах, при заключении международных договоров и на международных конференциях. Даны рекомендации в области обеспечения интересов Российской Федерации при проходе Балтийских и Черноморских проливов. Материалы настоящего исследования могут быть также полезны для образовательного процесса вузов страны.

В диссертации использованы новые научные публикации и материалы, представлены точки зрения российских и зарубежных ученых на исследуемую проблему, анализируются и оцениваются положения международно-правовой доктрины.

Методологическую основу исследования наряду с общенаучным диалектическим методом познания составили метод системного анализа, прогнозирования, сравнительно-правовой, конкретно-исторический, лингвистический, логический, структурно-функциональный, институциональный, статистический, формально-юридический.

Нормативную и эмпирическую основу исследования составляют международные договоры и иные международные документы, международные обычаи, решения международных судебных органов, материалы международных организаций и международных конференций, научные труды, посвященные различным аспектам исследуемого вопроса, законодательство государств, граничащих с проливами, и практика его применения,

Апробация результатов исследования. Основные положения и выводы диссертации получили апробацию в образовательном процессе юридического факультета Московской государственной академии водного транспорта при подготовке учебно-методических материалов, чтении лекций и проведении семинаров по курсу «Международное право», спецкурсу «Международное морское право». Результаты исследования автора прозвучали в докладах, сделанных диссертантом на научно-практических семинарах и конференциях, нашли отражение в публикациях в печати.

II. СТРУКТУРА И СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Структура работы обусловлена предметом, целями и задачами исследования. Диссертационная работа состоит из введения, трех глав, заключения и библиографии. В приложение к работе помещены карты основных международных проливов, упоминаемых в исследовании.

Во введении обоснована актуальность темы, указаны цель, задачи, объект и предмет исследования, методы его осуществления, сформулированы основные научные положения, выносимые на защиту, представлены новина, теоретическая и практическая значимость результатов исследования, наиболее существенные результаты, полученные лично соискателем.

В Главе 1. «Теоретико-правовая характеристика международных проливов» анализируются теоретические основы правового статуса и режима судоходства в международных проливах, формулируется основное понятие темы исследования - «пролив, используемый для международного судоходства», представлены основные этапы становления и развития норм международного права, регулирующих судоходство в международных проливах.

В параграфе 1. «Понятие «пролив, используемый для международного судоходства» в доктрине и практике международного права» исследуются суть и соотношение понятий «правовой статус» и «правовой режим» в доктрине международного права и положениях Конвенции 1982 г. Автором делается вывод о том, что данные понятия хотя и тесно связаны между собой, но не равнозначны, что нашло свое отражение, в частности в п.1 ст.34 Конвенции 1982 г.

В исследовании отмечается, что до настоящего времени не существует общепризнанного определения этого понятия, как нет и исчерпывающего официального перечня международных проливов. В связи с чем, доктрина международного права с начала XX в. предпринимала попытки выработки критериев для отнесения тех или иных проливов к международным.

Что касается правового режима, который будет осуществляться в том или ином международном проливе, то он зависит от его географического положения (виды морских пространств, которые он соединяет) и критерия юридической природы составляющих пролив вод (внутренние морские воды, территориальное море, открытое море).

В параграфе 2. «Юридическая классификация проливов» автором сделана попытка представить собственную классификацию проливов как используемых для международного судоходства, так и национальных.

Многообразие видов проливов предопределяет необходимость дать им новую более подробную юридическую классификацию, которая позволит выявить те категории проливов, которые остаются за рамками конвенционной классификации, и, соответственно, правовой режим которых не определен.

Четкая юридическая классификация проливов позволяет ограничить распространение норм международного права о международных проливах, на проливы с внутригосударственным режимом судоходства, в частности, на российские арктические проливы.

В предложенной юридической классификации проливов автор провел разграничение проливов по их статусу, разделив международные и национальные, и попытался дать характеристику различных видов национальных проливов, с тем, чтобы обозначить пределы возможного в будущем распространения норм международного права на проливы, находящиеся в настоящее время в рамках внутригосударственного правового регулирования.

В параграфе 3. «Становление международно-правового института проливов» автор анализирует доктрину и практику международного права в области формирования принципа свободы судоходства как важнейшего элемента принципа свободы открытого моря, и его развития в контексте правового режима международных проливов.

В настоящее время не вызывает сомнений, что устойчивая практика свободного прохода судов всех флагов через проливы, ведущие из одного открытого моря в другое, стала постепенно признаваться в качестве обычной нормы международного права. В связи с чем, можно говорить о том, что свобода прохода судов через международные проливы возникла как обычная норма международного права под влиянием принципа свободы судоходства в открытом море. При этом следует отметить, что обычная норма о свободном

проходе через международные проливы относилась не только к торговым судам, но и к военным кораблям, а затем и летательным аппаратам.

Автор делает вывод о формировании в результате кодификации и прогрессивного развития международного права применительно к проливам, используемым для международного судоходства, современного международно-правового института.

В параграфе 4. «Разграничение вод проливов, используемых для международного судоходства (международных проливов)» анализируются основные принципы делимитации вод международных проливов, берега которых принадлежат разным государствам, таким как Гибралтарский, Баб-эль-Мандебский, Корейский и др. Общим для всех указанных проливов является то обстоятельство, что все они перекрыты территориальным морем, а разграничение (по срединной линии) осуществляется с учетом прохождения основного судоходного пути (судового хода).

Этот фактор учитывается ИМО при утверждении рекомендованных курсов и схем разделения движения для соответствующих проливов. Что касается специальных конвенций, регулирующих судоходство в международных проливах, то они не затрагивают вопросов разграничения их акваторий, предоставляя всем государствам свободу судоходства через них, а прибрежным государствам – равные права по его регулированию (Копенгагенский трактат 1857 г. по Балтийским проливам, Чилийско-Аргентинский договор 1881 г. по Магелланову проливу, англо-франко-испанские соглашения 1904-1912 гг. по Гибралтарскому проливу).

Учитывая, что данные проливы – это, прежде всего, магистральные пути международного судоходства и другие виды деятельности в них физически невозможны, а иногда запрещаются международным правом, то вопрос о судовом ходе в проливах при их разграничении между соседними государствами должен выдвигаться на первый план.

Несмотря на то, что международно-правовые акты, в т.ч. Конвенция 1982 г., не содержат положений, относящихся к делимитации внутренних вод, в соответствии со сложившейся международной практикой в указанных целях к ним применяются те же положения, что и к территориальному морю.

В Главе 2. «Современный правовой режим международных проливов» анализируется правовой режим судоходства в международных проливах, установленный Частью III Конвенции 1982 г., а также вопросы безопасности судоходства, предотвращения загрязнения морской среды, особенности правового режима судоходства в международных проливах отдельных категорий судов и пролета летательных аппаратов.

В параграфе 1. «Понятие и соотношение транзитного и мирного проходов в международных проливах по Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.» автором исследуются положения Части III Конвенции 1982 г, устанавливающие правовой режим транзитного прохода судов международными проливами и правовой режим мирного прохода.

Принцип транзитного прохода применяется в большинстве перекрытых территориальными водами проливов, используемых для международного судоходства, важнейшими из которых являются такие проливы, как Гибралтарский (Испания, Марокко), Па-де-Кале (Англия, Франция), Малаккский (Малайзия, Индонезия) и др. Как в этих, так и в других проливах, используемых для международного судоходства, веками существовала свобода судоходства и свобода полетов, поскольку такие проливы являлись частями открытого моря. Принцип транзитного прохода воспроизводит эту общепризнанную норму международного права, однако на новой основе – путем выделения проливов, через территориальное море которых проходит путь международного судоходства, в самостоятельную категорию морских пространств.

В отношении мирного прохода в международных проливах признается аналогичность его условий тем, которые действуют в отношении мирного прохода через территориальное море с отдельными ограничениями примени-

тельно не проходу, не являющемуся мирным, однако имеет место и ряд отличий.

Анализ положений Конвенции 1982 г., касающихся транзитного прохода, показывает, что правовые позиции прибрежных государств (государства, граничащие с проливом) и государств флага, что касается ссылок на наличие прав в проливах, используемых для международного судоходства, были пересмотрены. В то время как Конвенция 1958 г. и ее положения о непрерывном мирном проходе ясно дают прибрежному государству преимущества, Конвенция 1982 г., несомненно, ставит государство флага в превосходное положение.

Проливные государства признают, что принцип транзитного прохода является существенным уменьшением их дискреционных полномочий в отношении охраны обеспечительных интересов, защиты и сохранения морской среды от риска загрязнения.

Включение в Конвенцию 1982 г. принципа свободного или беспрепятственного транзита всех судов закрепляет действующий общепризнанный международный обычай в соответствующей договорной норме. В целом Часть III Конвенции, решая проблему судоходства в проливах, используемых для международного судоходства, в должной мере учитывает и интересы безопасности прибрежных к ним государств.

В параграфе 2. «Обеспечение безопасности судоходства, защиты и сохранения морской среды в международных проливах» исследуются комплекс прав и обязанностей проливных государств и государств-пользователей проливами в области обеспечения безопасности судоходства и предотвращения загрязнения морской среды в международных проливах, устанавливаемых положениями Конвенции 1982 г.

В подразделе **«Обеспечение безопасности судоходства в международных проливах»** настоящего исследования, автором проведен анализ положений Части III Конвенции 1982 г., а также требований ИМО, касающихся

обеспечения безопасности судоходства в проливах, а также применимых международных механизмов используемых государствами для регулирования указанных вопросов.

Конвенция 1982 г. предусматривает ряд международно-правовых обязанностей, которые являются гарантиями от нанесения ущерба государствам, граничащим с проливами, судами и летательными аппаратами, осуществляющими транзитный проход через пролив. Различные положения этой Конвенции устанавливают правовую основу для принятия и введения в законодательство государств общепринятых норм и стандартов, обеспечивающих безопасность судоходства. Функции ИМО в отношении разработки и одобрения таких норм и стандартов делают ее компетентной международной организацией, через которую происходит выработка и принятие международно-правовых норм. Ее требования в отношении безопасности судоходства конкретизированы в специальных международно-правовых актах: Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (СОЛАС- 74/78), Международная конвенция о грузовой марке 1966 г., Международный свод сигналов 1965 г., Международные правила предупреждения столкновения судов в море (МППСС-72) и ряд других.

В подразделе «Морские коридоры и схемы разделения движения» исследуются общие положения, касающиеся норм, устанавливаемых Конвенцией 1982 г. для регулирования движения судов, раскрывается понятие «морской коридор», анализируются положения, в области установления морских коридоров в международных проливах и в водах государств-архипелагов.

Закрепление в Конвенции 1982 г. права государств устанавливать морские коридоры в территориальном море, международных проливах и в архипелажных водах положило начало становлению их международно-правового статуса. Для обеспечения единообразия практики государств в этом отношении и предотвращения возможных ограничений судоходства необходима бо-

лее подробная международно-правовая регламентация условий установления таких морских коридоров, решающую роль в которой должна сыграть ИМО.

В подразделе, посвященном **Международно-правовым вопросам защиты и сохранения морской среды в международных проливах** анализируются положения договоров универсального и регионального характера, регулирующие предотвращение загрязнения и сохранение морской среды в международных проливах.

Уязвимость проливов в экологическом отношении предопределяет высокую степень ответственности государств флага и государств, граничащих с проливами, в выполнении международных норм и стандартов в области предотвращения загрязнения морской среды. Такие международные нормы и стандарты содержатся, прежде всего, в Конвенции 1982 г., которая устанавливает всеобъемлющие механизмы борьбы с загрязнением с судов, и в которой решены вопросы взаимодействия национальной юрисдикции и юрисдикции государства флага.

Следует отметить, что, как и в вопросах обеспечения безопасности судоходства в том, что касается международных проливов, на суда распространяются положения всех международных договоров как универсального, так и регионального характера, регулирующие вопросы предупреждения загрязнения моря с судов. Конвенции ИМО, содержащие положения по предотвращению загрязнения и сохранению морской среды с судов, должны применяться с учетом критериев совместимости, установленных в ст. 237 Конвенции 1982 г., которая ссылается на обязанности, установленные другими конвенциями по защите и сохранению морской среды.

Параграф 3. «Правовые вопросы военного мореплавания и полетов воздушных судов в международных проливах» состоит из двух разделов – в разделе **«Правовые вопросы военного мореплавания в международных проливах»** исследуются принципы и нормы, определяющие правовой статус военных кораблей, их права и обязанности, объем и содержание

правомочий совершать те или иные действия, включая применение оружия, которые относятся к разряду наиболее важных и сложных принципов и норм современного международного морского права, поскольку они непосредственно касаются поддержания международного мира и безопасности.

Военное мореплавание в различных частях Мирового океана регламентируется системой международно-правовых принципов и норм, содержащихся, прежде всего в Женевской конвенции об открытом море 1958 г. (п.2 ст.8) и Конвенции 1982 г. (ст.29). Согласно последней, правом транзитного прохода пользуются все морские суда, военные корабли, гражданские воздушные суда и другие летательные аппараты без каких-либо ограничений. Данными положениями определяется правовой режим мореплавания военных кораблей в международных проливах, который должен осуществляться в соответствии с общепризнанными принципами и нормами международного права.

В разделе «Международно-правовой режим полетов через международные проливы» отмечается, что он формировался под влиянием практики свободного и беспрепятственного пролета через них любых летательных аппаратов. В результате сложилась обычная норма о свободе полетов через международные проливы. Современное международное морское право рассматривает эту свободу как неотъемлемую составляющую режима международных проливов, наряду со свободой судоходства и военного мореплавания. В сочетании со свободой судоходства через международные проливы, свобода полетов представляют собой единообразие всех основных элементов, образующих понятие транспортного пути международного значения: географического, функционального и правового.

Единство правовой природы этих видов навигации подтверждается тем фактом, что и в обычном праве и в Конвенции 1982 г. правовой режим международных проливов включает свободу судоходства и свободу полетов, и по сути положения Конвенции 1982 г. является договорной реализацией норм обычного права.

Под действие Части III не подпадают проливы, которые не перекрываются территориальным морем и в которых действует режим открытого моря (Ла-Манш, Отранто, Скагеррак), а также проливы, режим пользования которыми был урегулирован ранее специальными международными соглашениями – Балтийские, Черноморские, Магелланов проливы. Следовательно, режим морских пространств определяет и режим воздушного пространства над ними, т.е. является сферой компетенции морского права и составляет его неотъемлемую часть.

Параграф 4. Международно-правовой режим атомного судоходства в международных проливах. Необходимость рассмотрения вопросов, связанных с эксплуатацией судов с атомными энергетическими установками (АЭУ) в контексте международных проливов, связана, прежде всего, с тем, что стремление прибрежных государств обезопасить себя от возможных ядерных инцидентов побуждает их устанавливать для атомных судов значительно более строгий правовой режим, чем режим, применяемый к обычным судам.

Все положения Части III Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., устанавливающие право транзитного прохода судов всех государств через международные проливы, как и положения об обязанностях проходящих через международные проливы судов, не делают различий между ними в зависимости от особенностей технического характера. В то же время, очевидно, что прибрежные государства заинтересованы в гарантиях безопасности атомных судов. Однако односторонний подход к решению проблемы создал бы противоречие между интересами всех государств в ускоренном развитии международной торговли, что предполагает все более интенсивное использование различных частей Мирового океана, где пролегают международные судоходные трассы, - открытого моря, территориального моря, проливов и т.д.

На пути разработки благоприятного для атомных судов правового режима мореплавания возникают серьезные трудности, обусловленные их спецификой как потенциальных источников повышенной опасности. Между тем, и по существу, и по формальным признакам атомное судно определенного назначения, обладает такими же правовыми характеристиками, что и судно с обычной силовой установкой. Это следует из положений законодательства многих государств, об этом же говорят и положения международных договоров. С учетом этого логичным было бы такое решение поставленной проблемы, которое не только не ужесточало бы статус судов с АЭУ по сравнению с судами обычных типов, но, наоборот, насколько позволяет специфика атомных судов, сближало их правовое положение во время плавания в различных морских пространствах Мирового океана.

В Главе 3. «Обеспечение интересов Российской Федерации в связи с использованием основных международных проливов»

В параграфе 1 «Современные проблемы судоходства в Балтийских и Черноморских проливах» анализируются современные проблемы судоходства в Балтийских и Черноморских проливах, подготовлены рекомендации по позиции Российской Федерации в области обеспечения своих интересов в этих регионах.

Исследование специального режима данной категории проливов (Большой Бельт, Малый Бельт, Зунд, Дарданеллы, Босфор) осуществлялось в направлениях, связанных с анализом положений Копенгагенского трактата 1857 г. и Конвенции Монте-Негро 1936 г. с точки зрения обеспечения ими свободы судоходства в проливах в современный период. Кроме того исследовались вопросы соотношения законодательства проливных государств с положениями специальных конвенций и Конвенции 1982 г.

В работе сделан вывод о том, что в настоящее время положения специальных конвенций, регулирующих правовой режим судоходства в Балтийских и Черноморских проливах не может соответствовать в полном объеме требова-

ниям международного сообщества в обеспечении свободы судоходства в этих проливах в связи с объективно изменившимися условиями судоходства. Однако предпринимаемые в этом направлении односторонние меры создают конфликт интересов проливных государств и международного судоходства, что в целом негативно сказывается как на развитии морской перевозочной деятельности и торговли, так и на транзитных интересах самих проливных государств.

Наличие международных договоров, регулирующих правовой режим судоходства в проливах указывает на то, что предмет правового регулирования находится в сфере международного, но не внутригосударственного права. В связи с чем, данные отношения могут быть урегулированы в рамках изменений и дополнений к указанным специальным конвенциям государствами-участниками этих конвенций, решениями ИМО, согласованными решениями государств черноморского и балтийского регионов, не противоречащими общепризнанным принципам и нормам международного права.

В параграфе 2 «Научные рекомендации по международно-правовому регулированию судоходства в международных проливах» дается общая характеристика проблем обеспечения морской деятельности в Российской Федерации, а также предлагаются возможные пути обеспечения интересов России в спорных вопросах делимитации Керченского пролива и сохранения внутригосударственного правового регулирования судоходства в российских арктических проливах. Предлагаются меры, направленные на поиски компромиссных путей решения вопросов соотношения интересов международного судоходства в Балтийских и Черноморских проливах с экологическими интересами прибрежных государств.

В заключении изложены выводы, отражающие основные положения, содержащиеся в диссертационном исследовании, включая предложения по международно-правовому регулированию судоходства в международных проливах.

По теме диссертационного исследования автором опубликованы следующие работы:

Статьи, опубликованные в ведущих рецензируемых научных журналах и изданиях, рекомендованных ВАК Министерства образования и науки РФ:

1. Остапенко Е.И. Арктические проливы. Вопросы правового режима // Журнал зарубежного законодательства и сравнительного правоведения. 2010. №3(22). С. 85-93. 0,7 п.л.;

2. Остапенко Е.И. Становление международно-правового института проливов, используемых для международного судоходства // Международное право. International Law. 2011. №01-02 (45-46). С. 258-263. 0,9 п.л.;

3. Остапенко Е.И. Международно-правовой режим плавания судов, с (атомными) ядерными энергетическими установками в международных проливах // "Черные дыры" в Российском законодательстве. - 2012. - № 2. - 0,7 п.л. (в печати).

Статьи, опубликованные в иных изданиях:

4. Остапенко Е.И. (Тямушкина-Лазарева Е.И.) Классификация проливов, используемых для международного судоходства // Сборник трудов и статей Московской государственной академии водного транспорта. 2006. № 1. С. 38-45. 0,3 п.л.;

4. Остапенко Е.И. Правовой режим судоходства в Дальневосточных проливах // Сборник трудов и статей Московской государственной академии водного транспорта. 2008. № 3. С. 65-72. 0,2 п.л.