

Федеральное государственное автономное  
образовательное учреждение  
высшего образования  
«СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

Юридический  
институт  
Международного права  
кафедра

УТВЕРЖДАЮ  
Заведующий кафедрой  
Т.Ю. Сидорова  
подпись инициалы, фамилия  
« 01 » 06 2017 г.

**БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА**

**41.03.05. Международные отношения**  
**профиль подготовки 41.03.05.01 Международные отношения и внешняя**  
**политика**

Обеспечение безопасности в мировом океане

Руководитель

Т.Ю. Сидорова  
подпись, дата должность, ученая степень  
к.ю.н.

Т.Ю. Сидорова  
инициалы, фамилия

Выпускник

С.В. Рябченко  
подпись, дата

С.В. Рябченко  
инициалы, фамилия

Нормоконтролер

Т.Ю. Сидорова  
подпись, дата

Т.Ю. Сидорова  
инициалы, фамилия

Красноярск 2017

## СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ .....	2
ГЛАВА 1. ИСТОРИЯ ФОРМИРОВАНИЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ МОРСКОЙ ПОЛИТИКИ.....	6
1.1. История развития и становления международного морского права .....	6
1.2. Кодификация международного морского права.....	10
ГЛАВА 2. ИНСТИТУЦИОННАЯ ОСНОВА И ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ В МИРОВОМ ОКЕАНЕ.....	15
2.1. Правовое регулирование обеспечения безопасности в мировом океане	15
2.2. Институциональная основа сотрудничества государств в мировом океане	25
ГЛАВА 3. СОВРЕМЕННЫЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ В МИРОВОМ ОКЕАНЕ .....	33
3.1. Проблема Арктических вод как актуальная проблема международных отношений. Правовой аспект .....	33
3.2. Международно-правовые проблемы применения военно-морских сил для обеспечения безопасности в мировом океане .....	41
3.3. Особенности международно-правовой регламентации защиты морской среды.....	45
ЗАКЛЮЧЕНИЕ .....	57
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ .....	60

## ВВЕДЕНИЕ

**Актуальность исследования.** Одной из наиболее важных, доктринально обоснованных и конвенционально сформированных отраслей международного права является международное морское право. Главными субъектами международного права являются государства, между которыми в процессе международных отношений возникают противоречия, в том числе по поводу разграничения морских пространств, использования Мирового океана и его ресурсов. Значительное количество дел, представляемых на рассмотрение в международные судебные органы, касаются отношений в сфере морского права, а также регулируются нормами Конвенции ООН по морскому праву и другими международно-правовыми актами.

В сегодняшних условиях всем сообществом признан удельный вес и важная роль в жизнедеятельности стран мира природных ресурсов Мирового океана, которые имеют решающее значение для ускоренного развития мировой экономики и являются важнейшим фактором геополитики. В то же время развитие промышленности, увеличение потребления и нерациональное использование морских природных ресурсов, применение экологически вредных технологий их добычи приводит к значительному загрязнению (в том числе микробиотическому) морских вод, потере ценных биологических видов, сокращение объема рыбных запасов, снижения их качества и, как следствие, возникновение опасности для жизни и здоровья людей.

В связи с этим правовые проблемы рационального использования и охраны морской среды и его природных богатств от загрязнения и истощения, сохранения биологического разнообразия морских пространств характеризуются высокой степенью актуальности как на внутригосударственном, так и на международном уровнях. Стоит отметить, что определенные геополитические, экономические и экологические мировые процессы, которые происходили в XX веке, обусловили необходимость внедрения международного правопорядка в сфере

использования и охраны природных ресурсов Мирового океана, в частности установление правового режима морей, континентального шельфа и исключительных морских экономических зон государств, регламентации осуществления их суверенитета и юрисдикции над морскими пространствами. Сегодня в современном международном морском праве активно происходит формирование международно-правовых норм, основанных на необходимости обеспечения обязательств по морской деятельности, которая заключается в изучении, освоении и использовании Мирового океана и его ресурсов в интересах безопасности, устойчивого экономического и социального развития государств.

**Степень изученности проблемы.** Отметим, что проблематика механизма урегулирования и разрешения морских споров вообще и международными судами в частности подробно исследуется отечественными и зарубежными юристами-международниками со времени подготовки и принятия Конвенции ООН по морскому праву 1982 года. Среди них отечественные и зарубежные ученые Ю. Шемшученко, М. Кулик, И. Авраменко, С. Коваленко, Т. Тревес, Б. Вукас, Д. Андерсон, В. Рифаген, А. Колодкин, Д. Патринии и др.

Важный вклад в решение указанных проблем делает и правовая наука. Исследование вопросов правового регулирования охраны и использования морской среды имеет многоплановый, комплексный характер, а потому является предметом изучения нескольких отраслей правовых наук, в частности международного права, конституционного, экологического, административного, хозяйственного, уголовного права и тому подобное. Соответственно, научно-практическое решение проблемы использования морской среды было начато и распространено в трудах многих ученых по разным научным направлениям. В частности, это работы специалистов по международному праву и международного морского права: М.А. Баймуратова, Т.Р. Короткого, О.О. Щипцова, Н.П. Медведев, С. Молодцова, В.М. Корецкого, А.Ф. Высоцкого, А.В. Богдан и др.

Развитие концепции охраны и использования морских природных ресурсов в пределах экологического права как составной международно-правовой охраны окружающей природной среды нашло отражение и в исследованиях известных экологов-правоведов (Ю. Шемшученко, Н.Р. Малышевой, В.И. Андрейцева, С.М. Кравченко), а также в работах других ученых. В то же время недостаточно исследованными остаются вопросы определения правового механизма охраны морских природных ресурсов как на международном, так и на внутригосударственном уровнях, развитие системы управления указанными процессами, систематизации средств и способов охраны морской среды, анализа соответствующих правоотношений.

В связи с этим необходимо исследовать основные составляющие механизма правового регулирования охраны морских природных ресурсов, выяснения эффективности их действия, возведение соответствующих мероприятий в единую систему с последующей целью совершенствования правовой регламентации охраны морской среды.

**Целью** настоящего исследования является теоретический анализ правовых вопросов международного сотрудничества государств в водах Мирового океана

**Объектом** исследования являются международные правоотношения, возникающие в процессе сотрудничества государств в сфере обеспечения безопасности морского судоходства.

**Предметом** исследования являются многосторонние и двусторонние международные договоры, акты международных организаций в сфере борьбы с противоправными актами, направленными против безопасности судоходства, а также правовое регулирование обеспечения безопасности в мировом океане

Для достижения указанной цели автором поставлены следующие задачи:

1. Изучить историю формирования международной морской политики

2. Проанализировать правовое регулирование обеспечения безопасности в мировом океане

3. Исследовать институциональную основу сотрудничества государств в мировом океане.

4. Определить актуальные правовые аспекты проблемы арктических вод в международных отношениях.

5. Выявить международно-правовые проблемы применения военно-морских сил для обеспечения безопасности в мировом океане

6. Проанализировать особенности международно-правовой регламентации защиты морской среды.

**Методологическую** основу диссертационного составляет система взаимосвязанных общенаучных и специальных методов научного исследования, применение которых обеспечивает достоверность знания и решения поставленных целей и задач. В ходе выполнения работы использовался широкий спектр методов исследования, в частности, методы диалектико-материалистической философии, формальной логики, системного, структурного и функционального анализа, применяемые как общие методы научного познания явлений объективного мира.

Также в исследовании заняли специальные методы: формально-юридического анализа, сравнительно-правовой метод, исторический метод

# ГЛАВА 1. ИСТОРИЯ ФОРМИРОВАНИЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ МОРСКОЙ ПОЛИТИКИ

## *1.1. История развития и становления международного морского права*

Вопросы международного морского права в настоящее время приобретают новое значение. Морское право является такой отраслью международного права, нормы которого постоянно менялись, унифицировались и совершенствовались на протяжении веков. Значение международного морского права со времен позднего Средневековья и раннего капитализма определялось той ролью, которую играл Мировой океан, который является самой большой транспортной артерией. Издавна известно - кто владеет морем, тот владеет миром. На протяжении многих веков океан был и объектом, и местом бесчисленных конфликтов и кровопролитных сражений. Он и сейчас используется некоторыми государствами для вооруженной агрессии и подготовки войны, которая никогда не должна быть средством решения международных и споров. Для этого и служат нормы международного морского права, что направлены на реализацию принципа свободы морей.

Римские юристы не видели разницы в правовом положении моря и воздуха. По их мнению, воздух, так же как и море находятся в общем использовании [2]. Цельзус (Цельз), в частности, писал: «Морские берега, на которые распространяется власть римского народа, принадлежит, по моему разумению, римскому народу; но море находится в общем пользовании всего человечества» [4]. Но следует помнить замечание голландского профессора Франсуа о том, что римские авторы, утверждая, что море находится в общем пользовании, имели в виду только отсутствие права на персональную собственность; море, которое по их мнению, было неограниченно открытым только для римлян [5]. По этому поводу следует привести некоторые случаи

из практики римских юристов: отвод морских вод под разведение рыб Лукулла и других римлян, закон Габиния, которым Рим давал Гнею Помпею необъятные полномочия по ведению морской войны против армянского царя Тиграна II и др. [6]

Феодальное право рассматривало собственность на землю и воду как основу власти над территорией. Этот взгляд был распространен на прилегающие к берегам морские просторы. Английские короли, например, начиная с X в. говорили о том, что они являются королями «британского океана» или «британских морей». Эдуард Миролюбивый назвал себя «сувереном Британского океана», а Эдуард III настаивал на том, чтобы иностранные корабли салютовали в его честь как «короля морей». В королевской грамоте 1337 английский монарх именуется «лордом английского моря со всех сторон». Несколько позже Дания и Швеция настаивали на распространении своего суверенитета на Балтийское море, а итальянские города - на Средиземное море [7].

В XIII - XIV вв. с международными договорами Великого Новгорода и Норвегии были введены нормы о подчиненности прибрежных вод государству [8].

Расцвет притязаний феодальных государств на морские просторы получили после великих географических открытий конца XV и начала XVI вв. Открытие подданных Португалии и Испании почти не стали причиной войны между этими государствами. В 1493 папа Александр VI в качестве арбитра утвердил распределение морских пространств, который проходил «по линии меридиана, который проходил от полюса к полюсу на расстоянии ста лиг к западу от Азорских островов». В 1494г. это разделение было утверждено испано-португальским договором, который был заключен в Тордосильясе, а в 1506 г. вновь утвержден папой Юлием II, но с перемещением границы к западу от островов Зеленого Мыса на 370 миль [6].

С развитием капиталистического способа производства феодальные захваты морей начали тормозить международную торговлю. Для государств,



которые желали развития, прежде всего первой в Европе буржуазной республики - Объединенных провинций Нидерландов, появились в конце XVI в., нарушение этого положения приобрело большое значение [9].

В XVII в. Голландия решительно настаивала на свободе морей [10]. Этот принцип получил свое обоснование в научной работе голландского юриста Гуго Гроция «Свободное море» ( «Mare liberum»), которая увидела свет в 1609 году. Во время Великой французской революции был принят Навигационный акт Конвента (1793), содержание которого, как и содержание Навигационного акта Кромвеля (1651) определялся борьбой против иностранного господства на морях и, прежде всего, был направлен против Англии, с которой в то время соперничала Франция. Но понятие свободы открытого моря не могло быть распространено на все части моря. Прибрежные государства имели желание на исключительное право осуществлять рыболовство в прилегающей к их побережью морской полосе, а также в обеспечении государственной безопасности с морской стороны.

Уже в конце XIV века Л. Балд писал о том, что море, которое является прилегающим к территории любого государства находится под ее юрисдикцией. Английский юрист А. Джентили (вторая половина XVII в.) включал в состав территории государства как сушу, так и прилегающее море, он называл территориальными водами. В 1625 году П. Фрейтас определил понятие «территориальное море». Вышеприведенное обуславливало необходимость международного признания суверенитета прибрежного государства на прилегающую морскую полосу. Эти обстоятельства имел в виду Гуго Гроций, который предлагал установить ширину такой полосы, которая равнялась бы дальности береговой пушки. Это предложение было сформулировано как «Правило пушечного выстрела», «Can not-shot rule» [4]. Мнение Гуго Гроция было таким, что отвечало официальной позиции правительства Голландии, которое в начале XVII в. предлагало правительству Англии установить ширину прибрежной морской полосы руководствуясь этим принципом [5]. В конце XVIII в. итальянский юрист М.

Гальяни предложил считать границу территориальных вод в 3 морские мили [3].

По Ваттелю право государства на прилегающую морскую полосу является безусловным: во-первых, поскольку морские сокровища у побережья не являются неисчерпаемыми и, во-вторых, поскольку свободное и общее использование моря у берегов может нанести ущерб безопасности прибрежного государства [6].

Понятие «территориальное море» («территориальные воды») возникло в XVII веке. Следует подчеркнуть, что на разницу в терминологии относительно распределения морских пространств как в отечественных, так и в зарубежных юридических изданиях, а также в нормативно-правовых актах, неоднократно обращали внимание ученые-маринисты [7]. А.Н.Николаев, который в свое время уделял большое внимание вопросам этой терминологии, доказывал необходимость сохранения термина «территориальные воды» [8].

В 1878 году Великобританией был принят Закон о юрисдикции над территориальными водами, согласно которому «части моря, которые являются прилегающими к берегам Соединенного Королевства или к берегам какой-то другой части его собственной территории» шириной в пределах 3 морских миль, были объявлены как «являющиеся под суверенитетом ее величества» [9].

Первым международным договором, в котором было признано, что территория государства включает территориальные воды, была Конвенция про воздушную навигацию 1919 года. Но большое количество государств не приняло участие в этой конвенции (СССР, США и др.) Так международного признания она не получила [2].

В Положении об охране государственной границы Союза РСР, которое было утверждено ЦИК и СНК СССР 15 июня 1927 было установлено: «на всем протяжении государственных водных границ Союза РСР, а также морской полосы открытых морей, омывающих побережье Союза РСР все

невоенные суда, без различия по флагу, подлежат надзору со стороны пограничной охраны Объединенного государственного политического управления» [2].

## **1.2. Кодификация международного морского права**

В связи с бурным развитием торгового, рыболовного и военного флота государств, расширением сфер деятельности в Мировом океане стало понятно, что обычный характер норм международного морского права перестал удовлетворять растущие потребности морской деятельности. Возникла острая необходимость в разработке и принятии международных морских соглашений. Первая попытка кодификации норм международного морского права, не увенчалась успехом, была сделана в 1930 г.. В рамках Гаагской конференции по кодификации международного права.

Организация Объединенных Наций с самого начала деятельности приступила к кодификации и прогрессивного развития международного морского права.

Так, в период 1949-1956 гг. Комиссия международного права ООН провела большую работу по кодификации обычных норм и разработки новых. Это дало возможность провести I Конференцию ООН по морскому праву.

24 февраля - 27 апреля 1958 г. в Женеве состоялась Первая конференция ООН по морскому праву. В работе конференции приняли участие делегации 79 государств. Конференцией была принята Конвенция о территориальном море и прилежащей зоне. Конвенция вступила в силу 10 сентября 1964г. В Конвенции был применен термин «территориальное море» («territorial sea») - "морская полоса» за пределами «сухопутной территории» и «внутренних вод» прибрежного государства (п. 1, ст. 1).

Таким образом было закончено формирование определения термина, который рассматривается. Все завершено тем, что термин «территориальные

воды» был потерян, но вместо его появились два - «территориальное море» и «внутренние воды».

На конференции были рассмотрены и приняты четыре конвенции:

- об открытом море;
- территориальном море и прилегающей зоне;
- континентальном шельфе;
- рыболовстве и охране живых ресурсов открытого моря.

Историческое значение и Конференции ООН по морскому праву состоит, во-первых, в том, что она была первым важнейшим этапом кодификации сложившихся в то время обычных норм о режиме морских пространств и о различных видах использования Мирового океана, и, во-вторых, в том, что на ней были разработаны в порядке прогрессивного развития международного права новые нормы, в дальнейшем получили широкое международное признание.

В ходе конференции удалось кодифицировать ряд общепризнанных принципов и норм международного морского права: принцип свободы открытого моря, включая свободу судоходства, рыболовства, прокладки морских кабелей и трубопроводов, полетов над открытым морем; право мирного прохода через территориальное море, принцип реальной связи между судном и государством флага; о режиме континентального шельфа и др.

Но на I Конференции не удалось решить вопрос о максимальной ширины территориального моря и рыболовной зоны за его пределами.

Цель II Конференции ООН по морскому праву, созванной в Женеве в 1960 году, заключалась в разработке международно-правовых норм по вопросам, не решенным на I Конференции. Однако из-за разногласий, возникших между участниками II Конференции по морскому праву, решить на ней эти вопросы не удалось, потому что одни государства выступали за тримильный лимит, вторые - за шестимильный, третьи - за

двенадцатимильной. И это не удивительно, так как речь шла о границе территории государств, имеющих морское побережье.

Результатом этой работы стало появление таких международно-правовых актов, как

- Конвенции по охране человеческой жизни на море 1960 и 1974 годов,
- Конвенция о международных правилах предупреждения столкновений судов в море 1972;
- Конвенция по поиску и спасанию на море 1979;
- Конвенция о вмешательстве в открытом море в случае аварий, приводящих к загрязнению нефтью, 1969;
- Конвенция о предотвращении загрязнения моря выбрасыванием отходов и других материалов 1972;
- Конвенция о предотвращении загрязнения судами 1973;
- Конвенция о предотвращении загрязнения моря из источников на суше 1974;
- Конвенция о сохранении атлантических тунцов 1966;
- Конвенция о порядке ведения промысловых операций в Северной Атлантике 1967;
- Конвенция о сохранении антарктических тюленей 1972;
- Конвенция о транзитной торговле внутриконтинентальных государств 1965 и др.

Таким образом, международное морское право как отрасль общего международного права постоянно развивалась. Даже после неудачного завершения работы II Конференции ООН по морскому праву процесс кодификации и прогрессивного развития отдельных его институтов продолжался

Важнейшим шагом в кодификации международного морского права стала III Конференция ООН по морскому праву. С 6 по 10 декабря 1982 года в Монтего-Бее (Ямайка) состоялись ее заключительные заседания. 10 декабря была открыта для подписания Конвенция ООН по морскому праву. Конвенция 1982 года установила относительно территориального моря международно-правовой статус (ст. 2), порядок делимитации (ст. 15 п. 1 ст. 16) и др.

Конвенция 1982 г. установила:

– по внутренним водам - использование термина (п. 1 ст. 8), порядок делимитации (п. 4 ст. 10, п а) ст. 35. ст. 50), международно-правовой режим (п. 3 ст. 7, п. 2 ст. 8, п. 4 ст. 10, п.1 ст.18, п. 2 ст. 25, п. 2 и п. 5 ст. 27 п. 3 ст. 28);

– относительно территориального моря - международно-правовой статус (ст. 2, порядок делимитации (ст. 15 п. 1 ст. 16) и др.

Следует отметить отсутствие принципиальной разницы в определении терминов «территориальное море», которые приведены в Конвенции 1982 г.. и конвенции 1958 г.

В результате этой большой работы международного сообщества удалось кодифицировать ряд общепризнанных принципов и норм международного морского права: принцип свободы открытого моря, включая свободу судоходства, рыболовства, прокладки морских кабелей и трубопроводов, полетов над открытым морем; право мирного прохода через территориальное море, принцип реальной связи между судном и государством флага; о режиме континентального шельфа и др. Однако на I Конференции не удалось решить вопрос о максимальной ширины территориального моря и рыболовной зоны. Для решения этих проблем была созвана II Конференция ООН по морскому праву в 1960 г.. К сожалению, эта конференция не дала желаемых результатов.

Итак, история международных морских отношений свидетельствует о том, что нормы и принципы международного морского права формировались и развивались при непосредственном взаимодействии двух тенденций - защиты своих интересов прибрежными государствами и необходимости свободного использования открытого моря в интересах всех субъектов международного права. XX в. ознаменовалось чрезвычайно быстрыми темпами развития промышленности, науки и техники; появлением мирохозяйственных связей и мирового рынка; значительным расширением деятельности государств в Мировом океане. Все эти изменения требовали развития норм и институтов международного морского права, их кодификации

## **ГЛАВА 2. ИНСТИТУЦИОННАЯ ОСНОВА И ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ В МИРОВОМ ОКЕАНЕ**

### *2.1. Правовое регулирование обеспечения безопасности в мировом океане*

Морская деятельность по своей природе является деятельностью международной, поскольку осуществляется в связи с использованием Мирового океана, который является сферой интересов международного сообщества в целом и каждого государства в частности. Согласованность интересов различных государств, в отношении торгового и военного мореплавания, рыболовного и морского промысла, добычи биологических и минеральных ресурсов, проведения научных исследований в рамках Мирового океана осуществляется международным морским правом, путем применения правовых средств, принятие необходимых международно-правовых документов и внесения соответствующих изменений в внутреннего законодательства государств.

Сегодняшняя международно-правовая, геополитическая, ситуация в международном морском праве имеет ряд актуальных проблем, требующих решения и урегулирования. К таким основным проблемам следует отнести:

1. Проблема морского пиратства. С каждым годом расширяется количество случаев морского пиратства. Экономические потери от пиратства за 2015 год составили \$1,32 млрд – 73% от общих расходов морской индустрии. Расходы на военно-морские силы в регионе составили \$323 млн. Атаке пиратов за год подверглись 306 моряков, из них 108 попали в плен в 2015 году. Основными районами нападений путь вдоль побережья Сомали, у берегов Нигерии, Гвинейский залив и Малаккский пролив. С каждым случаем акты пиратства становятся жестче. Существуют случаи захвата заложников с целью выкупа а также продажа захваченных людей в рабство.



2. Комплекс проблем, связанных с процессом формирования и совершенствования международного правового статуса и режима использования таких морских объектов, как воды открытого моря, Международный район морского дна и Антарктиды, претендующих на реальный статус объектов общего наследия человечества [15].

3. Проблема экологической защиты морской среды. Несмотря на усилия международного сообщества в сфере принятия различных мер, направленных на защиту морской среды, процесс его загрязнения продолжается нарастающими темпами [17].

4. Проблема в сфере международно - правовой регламентации использования морских транспортных сообщений в интересах развития морской торговли, особенно проявляется в вопросах документального оформления грузовых операций торговых судов, общей международной правовой регламентации их деятельности и ответственности сторон по договору морской перевозки [15]

5. Проблема имплементации норм международного морского права. Морская деятельность должна осуществляться исключительно в рамках согласованного между государствами обязательного для всех международного правопорядка, надлежащее соблюдение которого в большой степени зависит от эффективной имплементации государствами норм международного морского права как на международном, так и на национальном уровнях. [4]

6. К проблемным вопросам международного морского права можно отнести: использование живых ресурсов Мирового океана, осуществление морских научных исследований, формирование международно-правовых основ организации морского судоходства и тому подобное.

Таким образом, принимая во внимание важность развития морских сообщений, решение всех указанных проблем очень необходимо и актуально. Актуальность данных вопросов усиливается развитием морской техники и расширением судоходства, геополитическими изменениями на планете,

современными тенденциями глобализации, интернационализации и усилением интеграционных процессов

Отсутствие эффективных механизмов борьбы с пиратством и морским терроризмом определяется сегодня как одна из угроз международному сообществу. Возрастающая взаимозависимость государств в борьбе с преступлениями, совершенными против безопасности судоходства, требует соответствующего отражения в международном праве. Особая потребность существует в активизации международного сотрудничества в этой сфере. Ведущее место в таком сотрудничестве принадлежит, безусловно, международно-правовым факторам. Но, несмотря на то, что в современных условиях значительная часть механизмов борьбы с пиратством и морским терроризмом относится к внутренней компетенции каждого отдельного государства, необходимо параллельно развивать влияние на национальное морское законодательство, согласовывая его с международным правом и опираясь на существующий положительный опыт различных стран.

Базовые правовые основы борьбы с пиратством и морским терроризмом были заложены такими международными нормативными документами, как Женевская конвенция о открытом море 1958 года, Конвенция ООН по морскому праву 1982 года, Конвенция ООН о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства 1988 и другие. В условиях глобализации, стремительного развития и распространения информационных технологий происходит мощный всплеск международного морского терроризма и пиратства. Зарубежные и отечественные аналитики, прогнозируя развитие этого явления, едины в том, что морской терроризм и пиратство, как угроза национальным и коллективным интересам государств, становятся все более опасными. Ведущее место в мировой внешнеторговой деятельности относится к морским перевозкам.

Сегодня почти 80 % международных коммерческих транспортных перевозок осуществляется морем. Для этого задействовано около 46 тыс.

судов, 80 тыс. портовых комплексов мира. Морской терроризм и пиратство ежегодно наносят ущерб мировой системе морских перевозок на сумму около 30 млрд. долларов. За последние 10-15 лет разбойные силы на море значительно активизировались. Так, если в 1991 году зафиксировано 107 случаев нападения морских пиратов на суда, то в 1999 году - 300, в 2000г. - 471, в 2001г. - 261, в 2009г. - 217, в 2011г. - было осуществлено 352 попытки захватить торговые суда, из которых 56% являются делом рук сомалийцев.

По данным международного Центра по борьбе с пиратством, в Куала-Лумпуре (Малайзия) на начало 2012 г.. в плену находилось 7 торговых судов, на борту этих судов 145 моряков, кроме этого пираты удерживали в плену 2 яхтсменов ЮАР, 7 членов экипажа танкера «Asphalt Venture», 6 членов экипажа сухогруза «Leopard», 4 человека экипажа танкера «Geminin», граждан Северной Кореи. В плену также находились 6 граждан Украины (танкер «Enrico Levoli») и 15 граждан Грузии (танкер «Oilb G») [5].

Пик активности пиратских нападений наблюдался в 2009 году. В акватории Индийского океана. В 2009 Международным морским бюро было зарегистрировано 217 нападений сомалийских пиратов в районе Африканского Рога, что на 95% больше, чем в 2008 г.. В 2011 г.. Сомалийские пираты удерживали в плену 33 судна, на борту которых находились 758 моряков. 2010 год стал рекордным по количеству заложников - пиратами были захвачены 1181 член экипажа судов [2].

Сумма выкупов, которые были выплачены за захваченные морскими разбойниками судна, доходит до 150 000 000 долларов. С учетом всех районов пиратских промыслов в Мировом океане, в 2011 г. морскими разбойниками было захвачено более 40 торговых судов, 889 человек побывало в плену у пиратов в качестве заложников. При этом 32 моряка были ранены, 11 убиты и еще 20 пропали без вести. География пиратских действий становится все более широкой [5].

Более того, постепенно размывается граница между понятием терроризма и таким живучим явлением, как пиратство, получившее сегодня

угрожающих размеров. От таких проявлений, к сожалению, не застраховано ни одно государство, имеющее выход к морю и которое осуществляет морские перевозки. Во многом это касается и России. Неоспоримым является тот факт, что морской терроризм - это не только экономическая угроза, но и серьезная опасность для жизни людей - членов экипажа, пассажиров, человечества в целом. По данным страховой компании «Ллойд», только во время Ирано-Иракской так называемой -танкерной войны (1984-1988 гг.) в Персидском заливе воюющими сторонами было атаковано и повреждено 564 крупных торговых судов. Потери среди членов экипажей составили 420 человек. Общий материальный ущерб, нанесенный экономике обеих стран, достиг 500 млрд. Долларов [11].

Поэтому не случайно, что именно тогда было предложено создать военно-морские силы ООН, которые сопровождали торговые суда в Персидском заливе. Стала также очевидной потребность в международной конвенции, регулирующей международно-правовую ответственность за государственный терроризм. Ведь единых подходов к определению этого понятия до сих пор не существует. Поэтому убытки несут иногда и хорошо развитые в военном отношении страны. Так, от актов международного морского терроризма неоднократно страдали русские корабли, в частности теплоходы «Уильям Форстер», «Новогрудок», «Коммунарск», которые были закиданы ночью бутылками с горючей смесью [6].

А в порту Сан-Хуан на туристический турбоэлектроход «Максим Горький» с американскими пассажирами на борту, совершавший круиз к островам Карибского моря, бросили гранату. Терракт был спланирован именно в тот момент, когда в вестибюле было много людей [6]. Как ни странно, но иногда объектами террористического нападения становятся силы и средства ВМС. Одним из самых резонансных актов терроризма на море является вооруженное нападение в октябре 2000г. на эсминец ВМС США «Коул» (USS «Cole») у берегов Йемена. В результате теракта погибли члены экипажа, а само судно потерпело значительные повреждения [1]. В

международно-правовой литературе понятие морского терроризма определяется как совокупность общественно-опасных деяний, совершаемых в водах Мирового океана, что вызывают тяжелые последствия и представляют собой большую угрозу осуществлению общепризнанного принципа свободы открытого моря [10].

Таким образом, морской терроризм по ряду признаков напоминает деяния, квалифицируемые как пиратство. В свое время, когда необходимость правовой борьбы с морским терроризмом стала особенно актуальной, среди ученых юристов-международников нередко высказывалось мнение о почти идентичности морского терроризма и пиратства. Так, Л. А. Моджорян в работе «Терроризм на море» (1991 г.) отмечала, что он, по своей сути, не отличается от пиратства на море и также есть одной из форм насилия на море [6].

Что касается «формы насилия на море» - это, безусловно, так и есть, что не скажешь о тезисе, что терроризм на море ничем не отличается от пиратства на море. С таким взглядом вряд ли можно согласиться, поскольку и по мотивам (целям), и по юридической квалификации эти оба международные преступления существенно отличаются. Так, мотив (цель) пиратов направлен на получение материальной выгоды - неправомерным насильственным путем завладеть чужим имуществом. По юридической квалификации (степень опасности для общества и последствия) морской терроризм существенно отличается от пиратства. Пиратство существует тысячи лет и никогда не приводило к войнам. Тогда как терроризм, в том числе и морской, хотя и появился сравнительно недавно, уже сейчас ставит мир на грань войны. Международное сотрудничество в борьбе с этой категорией преступлений основывается на Конвенции ООН по морскому праву 1982, как на общем документе, который регулирует международное использование морских пространств, а также на специальных международных договорах, среди которых важнейшим является Конвенция о

борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства 1988 [9].

Именно эта Конвенция определяет общие черты составов преступлений, подлежащих унификации в национальном законодательстве. Объектом преступной деятельности против безопасности морского судоходства, как и любого акта терроризма, следует считать отношения по охране общественной безопасности. Конвенция жестко ограничивает сферу применения норм международного права, что имеет значение для целей международного сотрудничества по ее выполнению. С объективной стороны преступные незаконные действия, определены в ст. 6 Конвенции. Субъектом преступления Конвенция называет любое лицо. С субъективной стороны преступление может быть совершено только умышленно. Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, содержит также нормы о правовой помощи в борьбе с указанными в ней преступлениями. Международно-правовые нормы о пиратстве сначала возникали и развивались как обычно-правовые. Особая опасность пиратства в том, что оно превращается в промысел международных преступных организаций.

Предложения по кодификации норм о преступности пиратства и борьбы с ним возникали в начале XIX в., Но реализованы были значительно позже - в Конвенции об открытом море 1958 и в Конвенции по морскому праву 1982 г. В борьбе с пиратством возрастает значение сотрудничества государств, которое осуществляется в рамках международных межправительственных организаций, таких как Международная морская организация, являющаяся специализированным учреждением ООН. В 2004 г. Организацией был принят международно- правовой акт, регулирующий отдельные вопросы предупреждения актов пиратства - Международный кодекс по охране судов и портовых сооружений. Кодекс устанавливает унифицированные стандарты безопасности, в том числе относительно

несанкционированного проникновения посторонних лиц на судно. Международная морская организация неоднократно принимала циркуляры для государств-членов этой организации по вопросам пиратства (Циркуляр Комитета по безопасности мореплавания от 22.06.1993 г.. № 662 «пиратство и разбой в отношении судов») [12].

Той же организацией были разработаны несколько рекомендаций в целях борьбы с пиратством и грабежами судов. Однако содержание этих рекомендаций мало в чем может практически помочь морякам в борьбе с преступниками. Ведь использования водяных струй пожарных шлангов судов, обеспечения усиленных вахт по надводной обстановке и маневрирования с целью предотвращения проникновения пиратов на борт судна не является эффективным средством против вооруженных огнестрельным оружием пиратов, которые обладают высокоскоростными катерами. Это заставляет моряков применять собственные, иногда не совсем законные меры предупреждения пиратских атак. Например, использование в опасных, с точки зрения пиратства районах Мирового океана, приемов светомаскировки, известных еще со времен мировых войн, когда в темное время суток на судне исключались даже навигационные огни с тем, чтобы пираты не смогли заметить судно. Морякам известно, насколько это опасно в районах интенсивного судоходства, и такие действия являются прямым нарушением международных правил по предупреждению столкновений судов в море 1972, однако это зло, которое является меньшим. Возвращаясь к вопросу о международно-правовых мерах борьбы с морским терроризмом, следует отметить что до сих пор арсенал этих мер весьма незначителен.

Более или менее заметные шаги в этом направлении были сделаны Генеральной Ассамблеей ООН, когда в декабре 1985 г. она приняла Резолюцию, которой рекомендовано Международной морской организации изучить вопрос борьбы с проявлениями морского терроризма, особенно против морского судоходства, и принять соответствующие меры [7]. Насущной является проблема недостаточной степени международно-

правовой кодификации вопросов, связанных с вопросами обеспечения международной безопасности в аспекте борьбы с международным морским терроризмом.

К основным международно-правовым положениям, касающихся проблем борьбы с видами насилия на море, можно отнести и другие. Конвенция ООН по морскому праву (10 декабря 1982) в статье 101 дает определение пиратства, которым является:

1) любой неправомерный акт насилия, задержание или любой грабеж, совершенный с личными целями экипажем или пассажирами какого-либо частного судна или частного летательного аппарата и направленный:

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

б) против любого судна или летательного аппарата, лиц или имущества в месте вне юрисдикции какого-либо государства;

2) любой акт добровольного участия в использовании какого-либо судна или летательного аппарата, которое заведомо является пиратским;

3) подстрекательство или сознательное содействие указанным выше действиям.

К пиратскому судну или летательному аппарату приравниваются военный корабль, государственное судно или государственный летательный аппарат, экипаж которого поднял мятеж и захватил контроль над этим кораблем, судном или летательным аппаратом. Конвенцией (ст. 3) определено, что любое лицо совершает преступление, за которое каждое государство-участник предусматривает соответствующие наказания, если это лицо незаконно и умышленно захватывает судно, совершает акт насилия, разрушает судно или наносит судну или его грузу повреждение, разрушает морское навигационное оборудование, наносит рану любому лицу или убивает его.

С целью отмежевания пиратства от смежных преступлений в Конвенции включены в состав пиратства такой обязательный признак, как



место его совершения Конвенция применяется, если судно совершает плавание или его маршрут включает плавание в воды, через воды или из вод, расположенных за внешней границей территориального моря какой-либо одной страны или за боковыми границами его территориального моря с соседними государствами, а в остальных случаях - только если преступник или предполагаемый преступник находится на территории государства-участника иного, чем указанное выше государство.

Делая выводы из вышесказанного, можно отметить, что основные инициативы, которые развиваются в области борьбы с пиратством, направленные на устранение противоречий и несоответствий национальных юридических актов, касающихся борьбы с пиратством (законодательство отдельных стран даже не кодифицировало понятие пиратство, а расследование преступлений ведется по статьям, связанным с кражами и грабежом).

Итак, к основным проблемам в международном морском праве относят следующие:

1. Проблема морского пиратства.
2. Проблема связанная с процессом формирования и совершенствования международного правового статуса и режима использования таких морских объектов, как воды открытого моря, Международный район морского дна и Антарктиды.
3. Проблема экологической защиты морской среды
4. Проблема в сфере международно - правовой регламентации использования морских транспортных сообщений в интересах развития морской торговли
5. Проблема имплементации норм международного морского права.
6. Использование живых ресурсов Мирового океана, осуществление морских научных исследований

Отсутствие эффективных механизмов борьбы с пиратством и морским терроризмом определяется сегодня как одна из угроз международному

сообществу. Основные инициативы, которые развиваются в области борьбы с пиратством, направленные на устранение противоречий и несоответствий национальных юридических актов, касающихся борьбы с пиратством (законодательство отдельных стран даже не кодифицировало понятие пиратство, а расследование преступлений ведется по статьям, связанным с кражами и грабежом).

Необходимо придать новый импульс развитию международной кооперации в этой сфере и расширить круг стран, которые ратифицировали Конвенцию 1988г., посвященную противодействию незаконной деятельности на море

Также необходимо углубление деятельности в рамках более широкого спектра международных организаций и институтов, при ведущей роли на мировом уровне Международной морской организации ООН; расширение двух- и многостороннего сотрудничества.

## ***2.2. Институциональная основа сотрудничества государств в мировом океане***

В процессе своего развития общество всегда стремилось к урегулированию общественных отношений путем создания и совершенствования определенных правил поведения во всех сферах деятельности человека. Не является исключением и отношения, которые складывались в процессе использования Мирового океана и морского дна. Развитие мореплавания способствовало интенсивному росту количества правил поведения, поэтому на определенном этапе, как по внешним, так и по внутренним факторами, возникает необходимость их систематизации. Первые попытки систематизации морского права имели место еще в античные времена. Их основной целью было объединение правил, которые хотя и не были санкционированы какой-либо суверенной властью, но

постепенно приобретали обязательный характер и добровольно признавались купцами и торговцами всех наций.

В начале XX века создается целый ряд международных организаций, которые уделяют определенное внимание проблемам судоходства и торгового мореходства.

В частности, в рамках Лиги Наций был создан Консультативный и технический комитет по транспорту и транзиту и Организацию по связи и транзиту. Именно 'благодаря этим институтам была принята Конвенция по охране человеческой жизни на море 1929, Конвенцию о грузовой марке 1930, Соглашение о морских сигналах и о маяках, что находятся не на своих штатных местах 1936, Соглашение об унифицированной системе морских бучев 1936 и др. Однако, попытки создания специализированной международной организации, которая бы занималась проблемами мореходства, на данном этапе остаются тщетными из-за отсутствия поддержки этого вопроса ведущими в то время морскими державами. Только в 1944 г.. представителями восьми государств, которые согласились координировать свои действия в области морских перевозок, были созданы Объединенный морской совет и Объединенный морской исполнительный совет, а в дальнейшем - Объединенный морской консультативный совет.

С принятием в 1945 году. Устава ООН вновь остро ставится вопрос о необходимости создания специализированной международной организации в области судоходства. Изучение этой проблемы было поручено Экономическому и социальному совету ООН, который одобрил рекомендацию Объединенного морского консультативного совета о необходимости создания Межправительственной морской консультативной организации (ИМСО) как специализированного учреждения ООН, и в марте 1947 обратилась к Генеральному секретарю ООН с просьбой созвать конференцию заинтересованных государств для рассмотрения этого вопроса.

В результате работы конференции, проходившей с 19 февраля по 6 марта 1948 в Женеве, в которой приняли участие представители 32

государств, была принята и открыта для подписания Конвенция о Межправительственной морской консультативной организации. За ее создание проголосовали представители 21 государства. Однако, прошло еще десять долгих лет ожидания перед тем, как 17 марта 1958 Япония присоединилась к этой Конвенции, что означало вступление последней в соответствии с положениями ст. 74 и появление двенадцатого специализированного учреждения ООН [2].

Целью создания этой организации было решение проблем технического, экономического и коммерческого характера, имеющего отношение к правительствам и судоходным компаниям, а также осуществление связи с другими органами ООН и международное сотрудничество. Получив статус специализированного учреждения ООН, Межправительственная морская консультативная организация постепенно начинает играть ведущую роль в системе институтов, деятельность которых направлена на обеспечение правопорядка в мировом океане. Ее работа постепенно базируется на работе самой ООН и координируется с деятельностью других специализированных учреждений ООН. Анализируя весь период существования Организации, можно выделить четыре основных этапа ее деятельности. Первый из них охватывает период от января 1959, когда в Лондоне состоялась первая сессия Ассамблеи ИМСО, в декабре 1973, когда в Нью-Йорке начала работу III Конференция ООН по морскому праву. Этот период, с одной стороны, характеризуется принятием международных конвенций, которые вводили в действие в основном правила и стандарты технического характера, которые не были связаны с территориальной юрисдикцией государств и почти не касались юридических вопросов. К таким в первую очередь следует отнести Международную конвенцию о грузовой марке 1966 (LL 1966), Международная конвенция по обмеру судов 1969 (TONNAGE 1969), Конвенцию о Международных правилах предупреждения столкновений судов в море 1972 (COLREG 1972).

С другой - авария, произошедшая с танкером «Torrey Canyon» в открытом море недалеко от побережья Англии в 1967 г. послужила толчком к решению необходимых правовых проблем. В частности, установление предела вмешательства прибрежного государства, территории которого угрожает загрязнение, и ответственности за загрязнение моря нефтью. Именно для изучения этих проблем был создан Юридический комитет. Однако, впоследствии он становится одним из трех основных комитетов Организации (ст. 12), который рассматривает «любые правовые вопросы, относящиеся к компетенции организации» (п. «А» ст. 34).

Благодаря Юридическому комитету под эгидой ИМСО в это время принимаются Международная конвенция относительно вмешательства в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению нефтью 1969 (INTERVENTION 1969), Протокол о вмешательстве в открытом море в случаях загрязнения веществами, иными чем нефть в 1973 г. . (INTERVENTION Protocol 1973), Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 (CLC 1969), Международная конвенция о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1971 (FUND 1971), Конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 (LC 1972).

Принятие этих конвенций происходит в период некоторой неопределенности границ территориальных и экстерриториальных морских пространств, а также общих принципов вмешательства и ответственности за загрязнение моря в конвенциях, принятых на I конференции ООН по морскому праву. Тем более, что именно в это время происходит определенная конкуренция между Межправительственной морской консультативной организацией и такими структурными подразделениями ООН, как Конференция ООН по торговле и развитию (UNCTAD) и Комиссия ООН по праву международной торговли (UNCITRAL).

Обеспокоенный таким развитием событий, Совет ИМСО на своей 21-й сессии в ноябре 1968 принимает резолюцию «Деятельность в области морского права», в которой подчеркивает свое стремление осуществлять полную компетенцию в правовой работе в области морского права. Вторым этапом охватывает период с декабря 1973 до декабря 1982 и совпадает со сроками работы III Конференции ООН по морскому праву. Это наиболее плодотворный период в работе ИМСО. Именно в это время были приняты такие значимые конвенции, как Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973/78 г. (MARPOL 1973/78), Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г. (SOLAS 1974), Международная конвенция о подготовке и дипломированию моряков и несении вахты 1978 (STCW 1978), Международная конвенция по поиску и спасанию на море 1979 года. (SAR 1979) и др. Этот период характеризуется непрерывными консультациями между Межправительственной морской консультативной организацией и рабочими группами, созданными участниками III Конференции ООН по морскому праву с целью недопущения любых отклонений в стандартах ИМСО от общих принципов, которые закладывались в текст Конвенции ООН по морскому праву.

Именно благодаря плодотворному сотрудничеству с рабочими группами, исходя из того, что уже в первых неофициальных текстах для переговоров, представленных на III Конференции ООН по морскому праву, упоминалась компетентная международная организация, которая должна была выполнять многочисленные функции, в том числе с имплементации международных морских конвенций, было предложено изменить наименование Межправительственной морской консультативной организации. Это предложение было одобрено на IX сессии Ассамблеи резолюцией A.358 (IX) от 14 ноября 1975 решение о преобразовании ИМСО в Международную морскую организацию (ИМО) вступило в силу 22 мая 1982. Это была не простая смена названия, а продуманное логичное

решение, что следовало из необходимости повышения значения этой организации в разработке и имплементации норм международного морского права [6].

Третий этап условно можно назвать «стадией ожидания», он охватывает период с декабря 1982, когда на специальной сессии в Монтего-Бей был подписан текст всеобъемлющей Конвенции ООН по морскому праву 1982, которая получила неофициальное название «Конституции океанов», в ноябре 1994, когда Конвенция вступила в силу. На определенном этапе работы ИМО в этот период прослеживается некоторый скептицизм, который связан с возможностью вступления Конвенции 1982 в силу [7].

Но он постепенно рассеивается по мере того, как увеличивается список государств, которые присоединяются к Конвенции 1982 года. Именно в этот период принимаются такие конвенции, как Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства 1988 (SUA 1988) и Протокол о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе 1988 (SUA Protocol 1988), Международная конвенция о спасении 1989 (SALVAGE 1989), Международная конвенция по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству 1990 (OPRC 1990). Положения этих конвенций в основном базируются на общих принципах, заложенных в Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., распространяя и развивая их. В то же время имеют место некоторые отклонения. Четвертый этап в работе ИМО, который начался в 1994г., связан с вхождением в силу Конвенции ООН по морскому праву 1982, участниками которой на сегодняшний день является 161 государство, в том числе и РФ [8], которая ратифицировала эту Конвенцию. Этот этап имеет два характерных признака.

Во-первых, это желание пересмотреть и привести в соответствие с общими принципами «Конституции океанов» все международные нормативные акты, которые были приняты под эгидой ИМО в предыдущие

периоды ее работы. В частности, сначала в 1995 г., а затем в 2010 г. пересмотрено Международную конвенцию о подготовке и дипломированию моряков и несении вахты 1978 (STCW 1978). В 2005г. Принята новая редакция Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства (SUA 2005), и Протокола о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе 1988 (SUA Protocol 2005). Внесены существенные изменения в конвенцию MARPOL 1973/78, SOLAS 1974 и др.

Во-вторых, деятельность ИМО направляется на ликвидацию существующих пробелов в международно-правовой регламентации общественных отношений в определенных видах деятельности человека в Мировом океане и принятии новых конвенций. Это прежде всего Международная конвенция о стандартах подготовки, сертификации персонала рыболовных судов и несении вахты, 1995г. (STCW'F 1995), Международная конвенция об ответственности и компенсации ущерба в связи с перевозкой морем вредных и опасных веществ 1996 (HNS Convention 1996), Конвенция об ответственности за загрязнение бункерным топливом 2001 (BUNKERS Convention 2001), Конвенция об удалении обломков судов 2007г. (NAIROBI WR Convention 2007), Международная конвенция о безопасной и экологически чистой переработке судов (HONG KONG SRC 2009) и др. Признавая важность Конвенции ООН по морскому праву 1982 для дальнейшего развития всей системы морского права, ИМО в циркуляре № 2456 [9] от 17 февраля 2003 обратилась ко всем государствам-членам Организации, всех правительственных и неправительственных международных организаций с призывом, корректировать свою деятельность в соответствии с Конвенцией 1982 г..

Подводя итоги, подводя итоги, важно отметить, что появление новых глобальных проблем, для решения которых уже не достаточно возможностей государств, многообразие возникших связей между государствами, которые



для своего адекватного выражения нуждаются в новых международных институтах, усиление угроз правопорядку в сфере морского права, международных отношений государств, обусловило необходимость институционального закрепления международного морского права. Так, благодаря поэтапным усилиям всего мирового сообщества, на сегодняшний день сложилась достаточно развитая система институтов, деятельность которых направлена на обеспечение правопорядка в Мировом океане. Эта разветвленная система, с одной стороны, имеет определенную иерархию, с другой - конкуренцию юрисдикций в вопросах компетенции. Одно из центральных мест в этой системе занимает Международная морская организация. Под эгидой этой влиятельной международной организации было принято более 30 международных морских конвенций и значительное количество протоколов к ним, а также более тысячи резолюций, направленных на введение в действие огромного количества различных правил и стандартов.

## ГЛАВА 3. СОВРЕМЕННЫЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ В МИРОВОМ ОКЕАНЕ

### *3.1. Проблема Арктических вод как актуальная проблема международных отношений. Правовой аспект*

Арктика - северная полярная область земли, включающая окраины материков Евразии и Северной Америки, почти весь Северный Ледовитый океан с островами, за исключением прибрежных островов Норвегии, а также примыкающие части Атлантического и Тихого океанов. Основы современного международно-правового режима Арктики заложены в Уставе ООН 1945 г., и, соответственно, дальнейшее развитие международно-правового регулирования обусловлено принципами международного права, заложенными в нем. Самый главный принцип международного права - принцип суверенного равенства государств - является основой формирования фундамента международно-правового режима для любого региона нашей планеты, включая Арктический регион. Именно с учетом принципа суверенного равенства государств, а также принципа неприкосновенности государственной территории следует проводить делимитацию морских пространств в акватории Северного Ледовитого океана.

Географическое положение Арктики, несмотря на суровый климат, определяет ее статус как ресурсного объекта и привлекает к себе все большее внимание международного сообщества. Арктика - северная полярная область земного шара, которая охватывает весь Северный Ледовитый океан, примыкающей части Тихого и Атлантического океанов, а также окрестности материков Евразии и Северной Америки в пределах полярного круга (66 ° 33 мин. Северной широты). По скромным оценкам, в Арктике, кроме значительных запасов меди, никеля, фосфатов, драгоценных камней, урана и т.д., является у 90 млрд. барр нефти и 7 млрд. куб. м газа. Арктика представляет собой территорию, включающую в себя окраину Евразии,

Северной Америки и Северный Ледовитый океан. Территория Арктики поделена между США, Канадой, Данией, Норвегией и Россией. В основу разделения положена «секторальная теория». Согласно указанной теории сектор представляет собой морское пространство, основанием которого является сухопутная территория государства, а верхняя точка - Северный полюс. Указанный сектор принадлежит пяти приарктическим государствам. Арктика - часть земного шара, ограниченная с юга Северным полярным кругом, площадь которой составляет около 21 млн. кв. км. Все известные (открытые) сухопутные пути сообщения в Арктике подчинены суверенитету того или иного из государств, граничащих с Северным Ледовитым океаном, - России, Дании, Канады и США. В страны, имеющие исторические интересы в данном регионе и на границе с ним, относят Финляндию, Швецию и Исландию. Причем Финляндия с передачей Советскому Союзу района Печенги (Петсамо) лишилась выхода в Северный Ледовитый океан. Исландия считает всю территорию страны, входящей в арктическую зону, но претензий на собственный арктический сектор не предъявляет. Арктический регион с сушей и водными пространствами по своим климатическим и прежде всего ледовыми условиями значительно отличается от других частей Мирового океана.

Арктический регион исторически разделен на «сектора владения» приарктических государств, хотя и существует предложение интернационализации Арктики, которое пока не нашло поддержки. В 1921 г.. Канада декларировала, что все земли и острова к северу от канадской континентальной части находятся под ее суверенитетом. В 1926 г.. Постановлением ЦИК и СНК СССР было принято аналогичное решение, однако архипелаг Шпицберген остался вне юрисдикции СССР, поскольку согласно Парижскому договору 1920 г. он принадлежит Норвегии. Секторальная теория получила в той или иной степени отражение в официальной позиции Канады и международно-правовой доктрине бывшего СССР, зато три других приарктических государства не установили

собственных секторов и не поддержали секторального разделения Арктики в целом. Целью секторального разделения Арктики стало вполне обоснованное стремление отдельных приарктических государств, включая Россию, исключить из-под действия общих принципов международного морского права районы, географические и климатические особенности которых делают их особенно значимыми для этих государств [5].

До 1994 года (вступление в силу Конвенции ООН по морскому праву 1982 года) континентальный шельф приарктических государств не мог превышать 200 морских миль. Однако принятая в 1982 году Конвенция ООН по морскому праву позволила в определенных случаях увеличивать пространства континентального шельфа до 350 морских миль. Таким образом, большое количество полезных ископаемых Арктики, в том числе около 87% углеводородов, находится под юрисдикцией приарктических государств [3].

Однако Арктика интересна международному сообществу не только большим количеством ресурсов. Дело в том, что прибрежные районы Арктики эффективные с точки зрения альтернативных путей сообщения между Азией, Америкой и Европой. Речь идет о Северном морском пути, который может стать более выгодной альтернативой тому же Суэцкому каналу. Северный морской путь - сложный коммуникационный организм, он проходит от Кольского залива на западе и до Берингова моря на востоке. С одной стороны, СМП является главным национальным морским путем Российской Федерации в Арктике, важнейшей частью инфраструктуры экономического комплекса Крайнего Севера и связующим звеном между российским Дальним Востоком и западными районами страны. Он объединяет крупнейшие речные артерии Сибири в единую транспортную сеть [4]

С другой стороны, существуют потенциальные возможности использования составляющих его трасс для международных перевозок между странами Европы, Азии и Америки. Однако отдаленность окраинных

сибирских морей от мировых торговых путей и характерные для них сложные ледовые условия стали причиной того, что эти трассы практически никогда не использовались для международного судоходства. Правовой режим плавания иностранных судов на трассах Северного морского пути основан на положениях российского законодательства, регулирующего порядок доступа и плавание в таких районах, как внутренние воды, территориальное море и исключительная экономическая зона, и которое в полной мере соответствует положениям Конвенции 1982 г. о том, что отдельные участки трасс в тот или иной момент хода судна могут пролегать в открытом море, не влияя на целостность этой транспортной коммуникации, поскольку нахождение судна на таких участках невозможно без предварительного или дальнейшего пересечения российских суверенных вод.

Таким образом, Северный морской путь относится к категории национальных коммуникаций, на которые Россия имеет исключительные права как прибрежное государство. Сейчас доступ на Северный морской путь регламентируется Правилами плавания по трассам Северного морского пути, действующими с 1 июля 1991 г. По взглядам ученых для Северного морского пути характерно наличие трех составляющих, определяющих его правовой режим: - географический - определяет расположение, заданное западными, восточными и южными границами.

Северная граница СМП варьируется в достаточно широких пределах;

- международно-правовой - фиксирует пролегание трасс через воды, обладающие различным международно-правовым статусом (внутренние воды, территориальное море, воды исключительной экономической зоны);
- нормативный, смысл которого заключается в том, что поскольку Северный морской путь является национальным водным путем, лежащим в целом в пределах суверенитета и юрисдикции России, то и регламентация доступа и использование его осуществляется актами, которые выдаются

органами Российской Федерации, которые обладают соответствующей компетенцией.

Сейчас доступ на трассы Северного морского пути регламентируется «Правилами плавания по трассам Северного морского пути», утвержденными Министерством морского флота СССР 14 сентября 1990 г. и введенными в действие 1 июля 1991 г. [7].

Конвенции 1982 г. возлагает именно на приарктических государства обязательства по защите и сохранения морской среды и ответственность за это перед мировым сообществом. [1].

Для содействия сотрудничеству, координации и взаимодействия между арктическими государствами, коренными общинами и другими жителями Арктики в связи с общими арктическими вопросами, в частности в связи с проблемами устойчивого развития и защиты окружающей среды в Арктике, был создан так званый арктический совет. Арктический совет - международная организация, созданная в 1996 году по инициативе Финляндии для защиты уникальной природы северной полярной зоны. Арктический совет имеет большое влияние в данном регионе и в значительной степени устанавливающий международную политику в отношении Арктики. Арктический совет через свои рабочие группы регулярно выпускает комплексные передовые оценочные исследования, посвященные экологическим и социальным проблемам. В общем работа Арктического совета сфокусирована на вопросах устойчивого развития и защиты окружающей среды в Арктике.

Кроме документов Арктического совета, приарктические страны приняли Нуукскую декларацию об окружающей среде и развитию в Арктике (1993), программу о сотрудничестве в военной области и по вопросам охраны окружающей природной среды в Арктике (1996; в 2003г. К документу присоединилась Великобритания), Илулиссатскую декларацию о готовности сотрудничать в Арктике на основе международного права (2008)[6].

Приарктические государства сотрудничают и вне рамок Арктического совета. Так, с 1993 г. делегации из России, Канады, США, Дании, Финляндии, Исландии, Норвегии, Швеции, а также представители ЕС участвуют в конференциях парламентариев Арктического региона; с 2005г. проводится ежегодная Конференция по проблемам судоходства в Арктике (Россия, Финляндия, Швеция, Норвегия, Германия, Канада, США); в 2008 и 2010 гг. состоялись встречи «Арктической пятерки» (главы МИД РФ, Канады, США, Дании и Норвегии).

В последнее время появилось много вопросов по освоению ресурсов Арктики не только «Арктической восьмеркой», но и вовсе не приарктическими странами. Так, Китай, Индия и Бразилия требуют себе право голоса в Арктическом совете, поскольку тоже хотят принять участие в эксплуатации энергетических и сырьевых ресурсов этой зоны, в частности месторождений нефти и газа. Против принятия этих стран в Арктический совет категорически выступают два ее члена - Канада и Россия.

Юридически статус Арктики регулируется рядом международных соглашений. К ним относятся документы как универсального характера, так и специально принятые для упорядочения межгосударственных отношений в регионе. К первой группе относится Конвенция ООН по морскому праву 1982 года. Отдельные вопросы международно-правового режима арктических пространств регламентируются Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г., Чикагской конвенции о международной гражданской авиации 1944 г., Договором о запрещении испытаний ядерного оружия в атмосфере, в космическом пространстве и под водой 1963, Соглашением о сохранении белых медведей 1973. Важное значение для совершенствования и развития международно-правового режима Арктики имеет разработка приарктическими государствами национальных морских доктрин. Отметим в этой связи, что свою национальную морскую политику, в том числе и в арктическом региональном направлении, Российская Федерация осуществляет в

соответствии с «морской доктриной Российской Федерации на период до 2020 года», утвержденной Президентом РФ 27 июля 2001 № Пр - 187

Необходимо также обратить внимание на то, что правовой режим районов, прилегающих к побережью Российской Федерации в Арктике, определяется, в частности, законом РФ «О континентальном шельфе Российской Федерации» от 25 октября 1995 и другими правовыми актами.

По многочисленным признаниям юристов-международников, Северный Ледовитый океан и его окраинные моря имеют принципиальное отличие от других океанов и морей, а потому представляют собой специфический случай с уникальными возможностями с точки зрения правового регулирования [40, с. 139].

По мнению известного российского юриста-международника И. Лукашука, специфика международно-правового режима морских пространств Арктики заключается в следующем. Во-первых, природа Арктики особенно чувствительна к негативным воздействиям. В связи с этим арктические государства приняли законы об охране природной среды региона. В России, например, действует Указ Президиума Верховного Совета СССР от 26 ноября 1984 № 1398 -Л1 «Об усилении охраны природы в районах Крайнего Севера и морских районах, прилегающих к северному побережью СССР». Нужно отметить, что Конвенция ООН по морскому праву 1982 г.. Предусматривает особые права приарктических государств в сфере регулирования судоходства в морских районах Арктики у северного побережья. Согласно Конвенции прибрежные государства имеют право принимать и обеспечивать соблюдение недискриминационных законов и правил предотвращения, сокращению и сохранению под контролем загрязнения морской среды с судов в покрытых льдом районах в пределах особой экономической зоны.. [52]

Другая особенность международно-правового режима арктических морских пространств обусловлена правовыми принципами осуществления прибрежного судоходства. Специфика режима для такого судоходства



определена законодательством Канады и Норвегии. Особенность режима арктических морей обусловлена наличием трасс Северного морского пути, которые проходят через их акваторию. Правовой режим плавания иностранных судов в этих трассах определен действующим российским законодательством, в частности Законом о морских водах (статья 14). Следует отметить, что Северный морской путь, протяженность которого составляет более 35 000 морских миль и проходит через участки открытого моря, вполне справедливо рассматривается зарубежными исследователями как исторически сложившаяся единая национальная коммуникация [38, с. 156]. Доступ к Северному морскому пути регламентирован Правилами плавания по трассам Северного морского пути. Согласно их требованиям, судам, принадлежащих любому государству открывается доступ к этой коммуникации на недискриминационной основе. Контроль за этим осуществляют специальные российские навигационные службы - штабы морских операций, действующих на базе Мурманского и Дальневосточного морских пароходств и связанные с Администрацией Северного морского пути при министерстве транспорта РФ.

Нужно подчеркнуть, что значительным шагом в развитии международно-правового режима Арктики стала разработка в 1998 году Международного кодекса безопасности судов, осуществляющих плавание в полярных водах. Он получил название «Полярный кодекс». Практическое действие этого кодекса направлена на обеспечение безопасности судоходства и предотвращения загрязнения морской акватории в полярных водах [33, с. 264, 268, 269].

Полярный кодекс вступил в силу 1 января 2017 г. [53]. Он разделен на две части, одна из которых является обязательной, а вторая носит рекомендательный характер. Принятие Полярного кодекса создает правовые и нормативные основы для расширения участия в полярном морском судоходстве неарктических государств. В то же время арктическим государствам, включая Россию, необходимо проводить постоянный

мониторинг влияния этого документа на состояние безопасности судоходства и защиты окружающей среды в Северном Ледовитом океане. Данный документ может способствовать более широкому использованию СМП для судоходства, что, безусловно, выгодно РФ. Однако следует отметить, что на сегодняшний день все особые права России в отношении арктических морских пространств по-прежнему гарантируются Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г., а не Полярным кодексом. [51]

Стоит отметить, что в современных условиях Арктика все больше воспринимается как арктическими, так и неарктическими государствами как особый регион земного шара, который немедленно требует эффективного международно-правовой защиты его значительных биоресурсов и уникальной экосистемы

Следовательно, с учетом особого характера международно-правового режима Арктики, тенденций и направлений его совершенствования его дальнейшее развитие, по нашему мнению, должно осуществляться путем разработки многостороннего международного договора, который бы органично соединил базовые принципы секторального подхода к арктическим пространствам и фундаментальные международно-правовые вопросы режима общего наследия человечества в части ресурсов глубоководного морского дна

Именно такой подход сможет обеспечить выработку оптимального формата правового режима уникального региона планеты и баланс интересов арктических и неарктических государств в этом регионе.

### ***3.2. Международно-правовые проблемы применения военно-морских сил для обеспечения безопасности в мировом океане***

Анализ опыта деятельности военно-морских сил ведущих стран мира и многих других морских держав во второй половине XX - начале XXI веков свидетельствует о возрастании роли и места флотов в обеспечении

экономических и внешнеполитических интересов государства на море [4]. В современных условиях, когда увеличивается зависимость экономического потенциала государств от использования ресурсов Мирового океана, происходит постоянный рост преступной деятельности на море со стороны группировок морских пиратов, террористов и других незаконных формирований, которые могут существенно влиять на состояние защищенности морских перевозок, рыболовства, нефтегазодобывающих платформ и других объектов экономической деятельности на море. Это и обусловило проблему в практической деятельности военно-морских сил (далее - ВМС), которая в общем виде состоит, с одной стороны, в необходимости иметь конкретные и обоснованные рекомендации о порядке применения сил для защиты экономической деятельности на море, а с другой стороны, в отсутствии в настоящее время подробно разработанных и обоснованных положений относительно действий сил флотов во время выполнения таких задач

Однако эффективность выполнения задач кораблями и подразделениями ВМС, которая, в первую очередь, зависит от имеющегося состава своих сил и состава и характера действий противодействующей стороны, на сегодня недостаточной, поэтому требует поиска путей ее повышения. Анализ опыта применения флотов многих государств и руководящих документов, регламентирующих их назначение и задачи, показывает, что на ВМС возлагается ряд задач, которые они должны выполнять для защиты экономической деятельности государства на море [4].

Так, например, в Морской доктрине Российской Федерации на период до 2020 года указано, что военно-морской флот РФ "... создает и поддерживает условия для обеспечения безопасности морехозяйственной деятельности Российской Федерации в Мировом океане, демонстрацию флага и военной силы, визиты кораблей и судов ВМФ, участие в осуществляемых мировым сообществом военных, миротворческих и гуманитарных акциях, отвечающих интересам Российской Федерации» [3]. В

этом же источнике указываются основные виды ("функциональные направления") морской деятельности, которые могут потребовать защиты с применением военно-морских сил, в частности: морские перевозки; освоение и сохранение ресурсов Мирового океана; ведение научной деятельности в Мировом океане.

Анализ существующих методических подходов к оценке эффективности применения сил (войск) ВМС позволяет сделать вывод, что на данный момент существует определенное несоответствие в науке, которая заключается, с одной стороны, в необходимости иметь соответствующий методический аппарат оценки эффективности применения сил (войск) ВМС во время выполнения задач по защите экономической деятельности государства на море с учетом комплексного подхода к защите всех видов такой деятельности в условиях современных и прогнозируемых угроз, а с другой стороны - в отсутствии на сегодня такого методического аппарата. В научных трудах и последних исследованиях по сходной тематике начато исследование вопросов теории применения сил (войск) ВМС для защиты экономической деятельности государства на море.

Анализ опыта действий флотов и взглядов иностранных и отечественных специалистов на применение сил (войск) ВМС по защите экономической деятельности на море, существующих и прогнозируемых угроз, позволил определить следующие основные задачи применения сил ВМС в интересах защиты экономической деятельности государства на море:

- защита национальных и международных морских коммуникаций в территориальном море, исключительной (морской) экономической зоне государства и в других определенных районах океана, поддержка морского суверенитета и территориальной целостности;
- защита критических объектов портов с моря и на побережье от террористических и других преступных действий;
- предотвращение, недопущение и минимизация противозаконных действий в отношении других элементов морской инфраструктуры, других

государственных и негосударственных объектов экономики на побережье, на островах, на море;

– ведения борьбы с незаконными вооруженными формированиями, терроризмом, пиратством, контрабандой, распространением оружия и торговлей наркотиками, осуществляемых в территориальном море, исключительной (морской) экономической зоне государства и других определенных районах океана;

– контроль и противодействие незаконному рыболовству, сбору полезных морских водорослей в территориальном море, исключительной (морской) экономической зоне государства;

– защиту прибрежного, океанского рыболовства, глубоководного рыболовства и рыболовных хозяйств, сбору полезных морских водорослей в территориальном море, исключительной (морской) экономической зоне государства и за их пределами;

– защита энергетических ресурсов на континентальном шельфе и в исключительной (морской) экономической зоне, в том числе защита от несанкционированных действий против нефтедобывающих и других морских стационарных и передвижных платформ;

– охрана подводных трубопроводов, кабелей и другого подводного оборудования, защита деятельности по их установке (демонтаже) и обслуживании

В ходе выполнения вышеуказанных задач в качестве дополнительных могут выполняться и другие задачи:

1) укрепление дипломатических связей с дружественными государствами региона и другими государствами с использованием военно-морской дипломатии;

2) оказания помощи при проведении поисково-спасательных операций;

3) экологический контроль окружающей среды в районе выполнения задач;

4) участие в гуманитарных операциях и операциях по ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера.

Эти задачи могут уточняться и должны быть использованы для формализации процесса применения сил (войск) ВМС для защиты экономической деятельности государства на море, которая необходима для осуществления разработки научно-методического аппарата для обеспечения этого исследования.

### ***3.3. Особенности международно-правовой регламентации защиты морской среды***

Правовая теория определяет механизм правового регулирования как систему правовых средств (способов и форм), с помощью которых обеспечивается упорядочение общественных отношений и достигается соответствующий правопорядок в отдельных сферах общественной жизни. Основными взаимодействующими элементами такого механизма является непосредственно правовые средства (нормы, принципы права, субъективные права и юридические обязанности, закрепленные в нормативно-правовых актах и т.д.), способы (разрешения, запреты и обязательства) и формы (соблюдение, исполнения и использования) [2]. Механизм правового регулирования обязательно должен быть направлен на достижение определенного социального результата.

Таким ожидаемым результатом правового регулирования в сфере охраны морской среды должно стать соблюдение рационального, устойчивого использования его природных ресурсов, их сохранения, воспроизводства и улучшения их качественного состояния во всем их биоразнообразии. Охрана морской среды и его природных ресурсов является составной частью охраны окружающей природной среды в целом и представляет собой совокупность определенных эколого-правовых и других нормативных предписаний, регулирующих соответствующие общественные

отношения и определяют средства и способы для достижения поставленной цели.

Объектами этих отношений, а следовательно, и правовой охраны являются: морская среда как экологическая система (совокупность природных процессов и природных условий в их экологических взаимосвязях) и среда обитания животного и растительного мира, минеральных ресурсов; его живые и неживые (минеральные и другие) ресурсы, которые находятся в морских водах, на дне или в его недрах. Указанные природные ресурсы функционируют в составе единой природной экосистемы морской среды и обеспечивают его качество и выполнение определенных функций, в частности экологической, экономической, культурно-оздоровительной и др. Они являются важным источником пищевого обеспечения человечества, производства промышленного и лекарственного сырья, источником энергии и объектом научных исследований, обуславливают их ценность и необходимость охраны.

Учитывая комплексный характер морской среды как объекта, принадлежность его к природным богатствам Мирового океана, особенностью правового регулирования его охраны является сочетание как международно-правовых, так и национальных (внутригосударственных) мероприятий, направленных на предотвращение загрязнения и рациональное использование морских природных ресурсов.

Важную роль в этой сфере играет прежде всего международно-правовое регулирование. Его функционирование реализуется преимущественно через властное (политическое) влияние субъектов международного права на межгосударственные и национальные отношения в этой сфере и рассматривается как правомерное поведение субъектов, их деятельность по организации и перевоплощению международно-правовых предписаний в практику международных отношений [3].

Цель и направления международной регулирующей деятельности в сфере охраны морской среды сводится к следующим основным задачам: а)

обеспечение рационального и эффективного использования морских природных ресурсов б) максимальное ограничение (устранение) отрицательного антропогенного воздействия на морскую среду и экологическое равновесие, осуществление контроля за загрязнением; в) сохранение и воспроизводство морских ресурсов; г) обеспечение экологической безопасности в морском пространстве; г) возмещение вреда, причиненного загрязнением [4].

Основой для международно-правового механизма регулирования защиты и сохранения морской среды служат общие нормы и принципы, закрепленные в международных документах. Таковы, например, положения Женевских конвенций 1958 г. (Конвенция о территориальном море и прилегающей зоне; Конвенция о континентальном шельфе; Конвенция об открытом море; Конвенция о рыболовстве и охране живых ресурсов открытого моря), которые определили международно-правовые режимы открытого и территориального моря, континентального шельфа, закрепили общие нормы относительно их рационального использования и предотвращения загрязнения.

Важнейшими считаются также нормы Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. - концептуального документа, который ввел основы современного международного правопорядка в отношении морских пространств [9]. Преамбула Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. указала ее цель: установление правового режима для морей и океанов, который способствовал бы их использованию в мирных целях, справедливому и эффективному использованию их ресурсов, сохранению их живых ресурсов, изучению, защите и сохранению морской среды. Конвенция закрепила нормы, устанавливающие соответствующие дефиниции в сфере охраны морской среды. В частности, были предоставлены определения загрязнения морской среды (ст. 1), исключительной экономической зоны (ст. 55) и континентального шельфа (ст. 76), соответствующих природных (живых и неживых) ресурсов (ст. 77) и др. Важную роль этой конвенции



дополнило принятие природоохранных стандартов и положений по охране морской среды от загрязнения.

Заслуживает внимания также «Повестка дня на XXI век», принятая на конференции ООН в Рио-де-Жанейро в 1992г. (Гл. 17), которая установила, что морскую среду, включая океаны и все моря и прилегающие к ним прибрежные районы считать единым целым, что в свою очередь является важным компонентом глобальной системы жизнеобеспечения и представляется позитивным фактором, открывает возможности для устойчивого развития.

Кроме указанных документов в сфере формирования правового механизма охраны морской среды стоит отметить также специально направленные международные акты Конвенцию о предотвращении загрязнения моря сбросами отходов и другими материалами (1972 г.), Международную конвенцию по предотвращению загрязнения с судов (1973) и Протокол к ней 1978 и др., в которых предоставлялась правовая регламентация охраны отдельных компонентов морской среды и защиты моря от конкретных источников загрязнения.

Следовательно, указанные международные нормативно-правовые документы сформировали основные нормы и принципы охраны и использования природных ресурсов Мирового океана, которые в свою очередь стали общепризнанными принципами международного морского права и имеют сегодня императивный характер.

Необходимой составляющей механизма правового регулирования охраны морской среды является определение круга соответствующих правоотношений, основанных на установленных нормах и принципах права и основу которых в свою очередь, составляет конкретизация прав и обязанностей субъектов- участников таких отношений, их полномочия и юридическая ответственность. В процессе формирования международного правопорядка мировые державы получили определенные права в сфере охраны и использования морских природных ресурсов, а именно: суверенные

права для прибрежных государств на разведку, разработку и сохранение природных ресурсов, как живых, так и неживых, в водах, покрывающих морское дно на морском дне и в его недрах; установление юрисдикции по защите и сохранению морской среды; права на создание и использование искусственных островов, сооружений и установок в пределах континентального шельфа и исключительной (морской) экономической зоны; права на осуществление морских научных исследований и тому подобное.

В международных конвенциях закреплены и соответствующие обязательства государств. Так, ст. ст. 61, 62, 192, 194, 207, 212 Конвенции по морскому праву 1982 г. предусматривают обязанность государств защищать и сохранять морскую среду, а также принимать все необходимые меры по предотвращению, сокращению и сохранению под контролем его загрязнения, охраны его живых и неживых ресурсов, их рационального использования в рамках национальной юрисдикции. Таким образом, на государства возлагаются обязательства принимать законы и правила, а также стремиться устанавливать глобальные и региональные нормы, стандарты по защите морской среды от загрязнения с любых источников, сотрудничать с другими государствами принятии необходимых мер.

С этого возникает, что управление охраной и использования морских природных ресурсов должно быть в том числе и одним из направлений внутригосударственной (национальной) экологической политики прибрежных морских стран. Цель этой политики - в стабилизации и улучшении состояния окружающей среды в целом путем интеграции экологических требований и предписаний к социально-экономического развития государства для обеспечения безопасного для жизни и здоровья населения окружающей среды, внедрения экологически сбалансированной системы природопользования и сохранения природных (в том числе морских) экосистем.

Кроме того, использование живых и неживых ресурсов морской среды считается также составной частью морской хозяйственной деятельности государств, что является существенным фактором реализации их национальных экономических интересов, осуществления соответствующих суверенных прав на изучение, разведку, добычу, использование морских ресурсов и обеспечения национальной безопасности [10].

Как отмечалось, правовой механизм должен предусматривать также и определенные способы, с помощью которых осуществляется регулирование общественных отношений. Так, меры правовой охраны морской среды представляют собой прежде всего определенные нормативные ограничения в использовании его природных ресурсов, то есть те правовые рамки, в которых и осуществляется природопользование.

Среди них стоит выделить систему взаимообусловленных разрешений, запретов и обязательств, которые действуют в сфере охраны и использования морской среды и ее ресурсов. Разрешительная система является необходимым способом правовой регламентации осуществления, например, промышленного рыболовства и другого использования водных живых ресурсов моря. В этой области действует принцип квотирования и лимитирования. Это означает, что субъекту предоставляется право добывать водные живые ресурсы по специальному разрешению, однако с определенными ограничениями, направленными на сохранение этих ресурсов и исключения их чрезмерной эксплуатации. Указанные разрешения выдаются на основе лимитов использования водных живых ресурсов, которые определяют разрешенные объемы их изъятия из природной среды. Квоты специального использования морских биоресурсов - доли лимита, установленным для конкретного пользователя.

Международно-правовые нормы в этой связи устанавливают общие правила использования водных живых ресурсов, которые являются обязательными для прибрежных государств. Среди них можно назвать такие:

- лицензирование рыбаков, рыболовных судов и оборудования; определение видов, которые могут вылавливаться, установления квот вылова в отношении конкретных запасов или групп запасов;

- регулирования сезонов и районов рыбного промысла, видов, размеров и количества орудий лова, а также типов, размеров и количества рыболовных судов, которые могут быть использованы;

- установления возраста и размера рыбы и других видов, которые могут вылавливаться;

- проведения с разрешения и под контролем прибрежного государства определенных программ рыбохозяйственных исследований и тому подобное.

Указанные меры применяются с учетом соответствующих экологических и экономических факторов, методов ведения рыбного промысла, взаимозависимости запасов, а также общерекомендованных международных минимальных стандартов. Прибрежное государство, принимая необходимые меры, должно учитывать последствия для видов рыбных ресурсов с целью их поддержки или восстановления высших уровней, на которых их воспроизведение может находиться в опасности.

Разрешительная система действует и в сфере использования минеральных ресурсов моря, в частности в процессе сверхиспользования на континентальном шельфе государств (геологическом изучении недр, добыче полезных ископаемых и т.д.), проведении морских научных исследований. Например, одним из требований охраны недр континентального шельфа России как части морской среды является соблюдение установленного законодательством порядка предоставления недр в пользование и недопущение самовольного пользования недрами. Поэтому для геологического изучения, разработки и добычи полезных ископаемых в пределах континентального шельфа и исключительной (морской) экономической зоны государства недра предоставляются в пользование только на основании специального

разрешения, выданного соответствующими уполномоченными органами, неотъемлемой частью которого является соглашение об условиях пользования недрами [13]. К сожалению, сегодня сфера использования минеральных ресурсов моря в части их одновременной охраны и обеспечения экологической безопасности в процессе добычи пока не имеет должной правовой регламентации на уровне национального законодательства. Этот пробел еще требует своего изучения и последующего устранения.

Научные исследования в морской среде в пределах исключительной экономической зоны проводятся также только на основании разрешений специально уполномоченных органов прибрежных государств по международному и национальному законодательству. Специально уполномоченные органы дают согласие на проведение таких исследований при условии, что последние будут проводиться только в мирных целях для расширения знаний о морской среде на благо человечества и не несут угрозы окружающей среде.

Эффективному действию правового механизма охраны морских природных ресурсов способствует система запретов, которые имеют императивный характер. Примером такого способа правового регулирования могут служить временные запреты и ограничения в использовании (изъятии из природной среды) некоторых видов водных живых ресурсов, подлежащих особой охране (морских млекопитающих, анадромных видов рыб и т.д.).

Нормативные запреты также распространенные в сфере предотвращения загрязнения морской среды из различных источников. Например, нормы Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. предусматривают запрет на сбросы и загрязнение Мирового океана с любых судов, за исключением военных кораблей и судов, используемых на государственной некоммерческой службе; запрет на любой сброс в море нефти и нефтяной смеси с судов; установление особых районов с жестким режимом, где сброс

опасных веществ полностью и в категорической форме запрещается (Балтийское, Черное, Средиземное моря и др.).

Обязательный характер должны иметь также определенные установленные правовыми нормами требования к субъектам-участников отношений по использованию морской среды и ее ресурсов. Среди них - неукоснительное соблюдение норм экологической безопасности при добыче минеральных ресурсов (например, нефти, газа) в пределах континентального шельфа, а именно: осуществление оценки воздействия планируемой деятельности на окружающую природную (в том числе морскую) среду; создание зон безопасности вокруг установок и сооружений, где осуществляется добыча минеральных ресурсов; необходимость установления соответствующих правил безопасности при их использовании и т.д. [14].

Кроме того, в целях охраны морской среды и его природных ресурсов устанавливается специальный режим хозяйственной деятельности в пределах исключительной (морской) экономической зоны государства, который имеет ограничительный характер и включает ряд требований для всех субъектов хозяйствования, которые осуществляют свою деятельность в пределах указанной территории [7]. В частности, использование водных биоресурсов исключительной (морской) экономической зоны осуществляется при следующих условиях: обеспечение безопасности экологической среды для их существования, недопущения его ухудшения; обязательного соблюдения экологических норм, лимитов, правил использования водных биоресурсов; сохранения видового разнообразия в исключительной (морской) экономической зоне; предотвращения гибели водных живых ресурсов при их добыче и осуществления судоходства; соблюдение обязательных норм международного права по осуществлению их промысла; оказания помощи водным биоресурсам, которым грозит гибель в случае возникновения стихийного бедствия или вследствие других причин; содействие естественному воспроизводству водных биоресурсов путем проведения биотехнических работ, направленных на улучшение

условий среды обитания, осуществление мероприятий по искусственному воспроизводству.

Весомой гарантией эффективности механизма правового регулирования в указанной сфере является применение определенных юридических санкций в случае невыполнения установленных норм, правил, требований и обязательств по охране и рациональному использованию морских природных ресурсов. Это может быть прекращение действия специальных разрешений на использование (добыча) природных ресурсов, отмена таких разрешений; прекращения права пользования участком недр континентального шельфа, прекращение права проведения научных исследований в морском пространстве; применение различных средств юридической ответственности (наложение штрафов, возмещение вреда, причиненного морской среде или отдельным его ресурсам в результате загрязнения, арест и др.).

В международном механизме система возмещения вреда базируется на нескольких основных конвенциях: Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 (вступила в силу в 1975 г.) с протоколами 1976, 1984, 1992 гг. и Международной конвенции о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1971г. с Протоколами 1976 и 1992 в 1996 гг. эта система была дополнена Международной конвенцией об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ и Международной конвенцией о гражданской ответственности за загрязнение бункерной нефтью 2001г. [9].

Наконец, существенным дополнением и одновременно одной из гарантий успешной реализации правовой охраны морской среды является наличие системы международных органов и организаций, выполняющих функции по обеспечению выполнения требований по охране и рациональному использованию морских природных ресурсов и сотрудничают в этой сфере. Среди таких субъектов международного

управления основное звено составляют международные межправительственные организации универсального (в рамках системы ООН) или регионального характера. Координирующим центром международного природоохранного сотрудничества является система главных и специализированных органов Генеральной Ассамблеи ООН Программа ООН по окружающей среде (ЮНЕП), Комитет по природным ресурсам, Всемирная комиссия по окружающей среде и развитию. Экологическую политику ООН в области охраны морской среды и его природных ресурсов проводят специализированные учреждения. Среди них прежде всего выделяются ИМО (Международная морская организация, действующая с 1958 г. и специализируется на правовой охране морской среды, в частности от загрязнения с судов) Комитет по судоходству ЮНКТАД (целью деятельности является сотрудничество в области морских перевозок, согласование судоходной политики государств) Межправительственная океанографическая комиссия (МОК) ЮНЕСКО (создана в 1960 г., способствует международному сотрудничеству и координации программ, касающихся развития научных исследований о природе и ресурсы океана, прибрежных районов, разрабатывает юридические аспекты проведения исследований по освоению морских ресурсов, использование этих знаний для совершенствования управления, обеспечения устойчивого развития, охраны морской среды). Общей основой нормотворческой деятельности этих организаций является принятие конвенций, программ, правил, рекомендаций, предписаний и других документов, содержащих рекомендованные стандарты и практику их применения.

Итак, изложенное позволяет сделать вывод, что благодаря развитию правового регулирования стало возможным выделение определенной группы правовых норм, регулирующих отношения по рациональному использованию, сохранению и воспроизводству морских природных ресурсов которые и образуют соответствующий правовой механизм охраны



морской среды. Последний имеет межотраслевой комплексный характер и состоит из норм различных отраслей права: международного, экологического, конституционного, административного, хозяйственного и др. Кроме того, правовое регулирование соответствующих отношений осуществляется как международными нормами, так и имеет частично внутригосударственную, национальную регламентацию, особенно когда речь идет об использовании и охране природных ресурсов континентального шельфа и исключительной (морской) экономической зоны государства. В то же время надо признать декларативность некоторых международных норм, которая существенно затрудняет их практическую реализацию в составе национального законодательства.

Составляющие такого механизма должны объединяться в целостную взаимосогласованную систему, базироваться на таких принципах:

1. приоритетности охраны морских природных ресурсов перед экономической выгодой их использования;
2. соблюдение целевого использования природных ресурсов;
3. применения экосистемного подхода к их охране (осуществление охраны не только отдельных природных компонентов, но и взаимосвязей между ними и среды их обитания) учета биологических характеристик морских живых ресурсов и физических свойств минеральных и других неживых ресурсов при осуществлении их использования и охранных мероприятий;
4. комплексной охраны природных ресурсов (осуществление охраны всеми возможными способами и методами: правовыми, экономическими, политическими, техническими, научными и т.п.);
5. международного сотрудничества в этой сфере;
6. взаимной согласованности принимаемых мер государствами как на международном, так и на национальном уровнях.

## **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Проведенное исследование позволило сделать следующие выводы:

1. История международных морских отношений свидетельствует о том, что нормы и принципы международного морского права формировались и развивались при непосредственном взаимодействии двух тенденций - защиты своих интересов прибрежными государствами и необходимости свободного использования открытого моря в интересах всех субъектов международного права. XX в. ознаменовалось чрезвычайно быстрыми темпами развития промышленности, науки и техники; появлением мирохозяйственных связей и мирового рынка; значительным расширением деятельности государств в Мировом океане. Все эти изменения требовали развития норм и институтов международного морского права, их кодификации

2. К основным проблемам в международном морском праве относят: проблему морского пиратства; проблему связанную с процессом формирования и совершенствования международного правового статуса и режима использования таких морских объектов, как воды открытого моря, Международный район морского дна и Антарктиды; проблему экологической защиты морской среды; проблему в сфере международно-правовой регламентации использования морских транспортных сообщений в интересах развития морской торговли; проблему имплементации норм международного морского права; использование живых ресурсов Мирового океана, осуществление морских научных исследований

Также, отсутствие эффективных механизмов борьбы с пиратством и морским терроризмом определяется сегодня как одна из угроз международному сообществу. Основные инициативы, которые развиваются в области борьбы с пиратством, направленные на устранение противоречий и

несоответствий национальных юридических актов, касающихся борьбы с пиратством (законодательство отдельных стран даже не кодифицировало понятие пиратство, а расследование преступлений ведется по статьям, связанным с кражами и грабежом).

Необходимо придать новый импульс развитию международной кооперации в этой сфере и расширить круг стран, которые ратифицировали Конвенцию 1988г., посвященную противодействию незаконной деятельности на море

Также необходимо углубление деятельности в рамках более широкого спектра международных организаций и институтов, при ведущей роли на мировом уровне Международной морской организации ООН; расширение двух- и многостороннего сотрудничества.

3. Мировым сообществом в результате поэтапных преобразований была создана достаточно развитая система институтов, деятельность которых направлена на обеспечение правопорядка в Мировом океане. Эта разветвленная система, с одной стороны, имеет определенную иерархию, с другой - конкуренцию юрисдикций в вопросах компетенции. Одно из центральных мест в этой системе занимает Международная морская организация. Под эгидой этой влиятельной международной организации было принято более 30 международных морских конвенций и значительное количество протоколов к ним, а также более тысячи резолюций, направленных на введение в действие огромного количества различных правил и стандартов.

Появление новых глобальных проблем, для решения которых уже не достаточно возможностей государств, многообразие возникших связей между государствами, которые для своего адекватного выражения нуждаются в новых международных институтах, усиление угроз правопорядку в сфере морского права, международных отношений государств, обусловило необходимость институционального закрепления международного морского права.

благодаря развитию правового регулирования стало возможным выделение определенной группы правовых норм, регулирующих отношения по рациональному использованию, сохранению и воспроизводству морских природных ресурсов которые и образуют соответствующий правовой механизм охраны морской среды. Последний имеет межотраслевой комплексный характер и состоит из норм различных отраслей права: международного, экологического, конституционного, административного, хозяйственного и др. Кроме того, правовое регулирование соответствующих отношений осуществляется как международными нормами, так и имеет частично внутригосударственную, национальную регламентацию, особенно когда речь идет об использовании и охране природных ресурсов континентального шельфа и исключительной (морской) экономической зоны государства. В то же время надо признать декларативность некоторых международных норм, которая существенно затрудняет их практическую реализацию в составе национального законодательства.

Составляющие такого механизма должны объединяться в целостную взаимосогласованную систему, базироваться на таких принципах: приоритетности охраны морских природных ресурсов перед экономической выгодой их использования; соблюдение целевого использования природных ресурсов; применения экосистемного подхода к их охране (осуществление охраны не только отдельных природных компонентов, но и взаимосвязей между ними и среды их обитания) учета биологических характеристик морских живых ресурсов и физических свойств минеральных и других неживых ресурсов при осуществлении их использования и охранных мероприятий; комплексной охраны природных ресурсов (осуществление охраны всеми возможными способами и методами: правовыми, экономическими, политическими, техническими, научными и т.п.); международного сотрудничества в этой сфере; взаимной согласованности принимаемых мер государствами как на международном, так и на национальном уровнях.

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Конвенция Организации Объединенных Наций об открытом море: заключена в Женеве 29 апреля 1958 г. // Ведомости Верховного Совета СССР. – 1962. – № 46. – Ст. 457.
2. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву: заключена в Монтего-Бей 10 декабря 1982 г. // Бюллетень международных договоров. – 1998. – № 1. – С. 3-168.
3. Конвенция Организации Объединенных Наций 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: заключена в г. Риме 10 марта 1988 г. // Собрание законодательства РФ. – 2001. – № 48. – Ст. 1032.
4. Конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов (Москва - Вашингтон - Лондон - Мехико, 29 декабря 1972 г.). – [Электронный ресурс]: Федеральный правовой портал «Юридическая Россия». - Режим доступа: <http://www.law.edu.ru/article/article.asp?articleID=1296796>
5. Международная Конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г. (СОЛАС / SOLAS ): заключена в г. Лондоне 01 ноября 1974 г. // Бюллетень международных договоров. – 2011. Ч. 1. С. 3-211. 199
6. Международный кодекс по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС): принят на дипломатической конференции (9-13 декабря 2002 г., г. Лондон) // Собрание законодательства РФ. – 2009. – № 43. – Ст. 5081.
7. Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 г. (утв. Указом Президента РФ от 27 июля 2001 г.). – [Электронный ресурс]: Министерство связи и массовых коммуникаций Российской Федерации. - Режим доступа: <http://www.minsvyaz.ru/industry/i68i/i685.shtml>

8. Резолюция 1846 (2008), принятая Советом Безопасности на его 6026-м заседании 02 декабря 2008 года. – [Электронный ресурс]: Официальный сайт ООН. Режим доступа: <http://www.un.org.ru>.

9. Резолюция 1851 (2008), принятая Советом Безопасности на его 6046-м заседании 16 декабря 2008 года. – [Электронный ресурс]: Официальный сайт ООН. Режим доступа: <http://www.un.org.ru>

10. Резолюция 1897 (2009), принятая Советом Безопасности на его 6226-м заседании 30 ноября 2009 года. – [Электронный ресурс]: Официальный сайт ООН. Режим доступа: <http://www.un.org.ru>

11. Декларация о принципах морского международного права (Париж, 4/16 апреля 1856 г.) // Сборник договоров России с другими государствами. 1856-1917 / под ред. Е.А. Адамова, сост. И.В. Козьменко. – М.: Гос. изд-во политической литературы, 1952. – С. 42-43.

12. Алиева, Т.Е., Бадыевич, Р.В., и др. Север и Арктика в новой парадигме мирового развития: актуальные проблемы, тенденции, перспективы /Т.Е. Алиева, Р.В. Бадыевич., и др. // Научно-аналитический доклад / Под научной редакцией В.С. Селина, Т.П. Скуфьиной, Е.П. Башмаковой, Е.Е. Торопушиной. Апатиты, 2016.

13. Большой энциклопедический юридический словарь / под ред. Ю. С. Шемшученко. - Москва.: Юрид. мнение, 2007. - 990. – с. 8.

14. Борьба с пиратством требует многоаспектного подхода. [Электронный ресурс]: Центр новостей ООН. – Режим доступа: <http://www.un.org/russian/news/story.asp?newsID>.

15. Борода, К.А. Морское пиратство в наши дни: правовые проблемы борьбы /К.А. Борода // Теория и практика современной науки. – 2016. – № 4 (10) . – С. 140-142.

16. Валиуллина, К.Б. Международное морское право: международно-правовые проблемы защиты и сохранения морской среды / К.Б. Валиуллина// Учен. зап. Казан. ун-та. Сер. Гуманит. науки. 2010. №4. [Электронный ресурс]: Научная электронная библиотека «КиберЛенинка» – Режим

доступа: <http://cyberleninka.ru/article/n/mezhdunarodnoe-morskoe-pravo-mezhdunarodno-pravovye-problemy-zaschity-i-sohraneniya-morskoy-sredy>

17. Вилков, С.А. Проблема морского пиратства в прошлом и в настоящем /С. А. Вилков //Актуальные проблемы государства, права и гуманитарных наук Сборник материалов межвузовской научно-практической конференции аспирантов, магистрантов, студентов. – 2015. – С. 177-181.

18. Войтенко, М. Д. Современное пиратство не экзотика, а угроза миру. /М. Д. Войтенко// [Электронный ресурс]: Информационное издание «Морской Бюллетень». - Режим доступа: <http://www.odin.tc/disaster/terror.asp>

19. Войтоловский, Г.К. Нерешенные проблемы Арктического морепользования // Вестник МГТУ. 2010. №1. [Электронный ресурс]: Научная электронная библиотека «Киберлинка». – Режим доступа: <http://cyberleninka.ru/article/n/nereshennye-problemy-arkticheskogo-morepolzovaniya>

20. Варфоломеев, А.А. Современное морское пиратство и действующее международное право /А.А. Варфоломеев//Международная жизнь. - 2015. - № 4. - С. 149-162.

21. Галиев, Р.С. Борьба с морским пиратством. Международно-правовой аспект Монография / Р.С. Галиев // Барнаул: б/и, 2015. – 455с

22. Галиев, Р.С. Борьба с морским пиратством: историко-правовой аспект /Р. С. Галиев //Вестник Барнаульского юридического института МВД России. 2011. – № 2 (21) . – С. 6-10

23. Гиголаев, Г.Е. Кодификация международного морского права в XX в.: этапы и исторический контекст /Г.Е. Гиголаев// научно-образовательный журнал История. - 2015. - № 11 (44). - С. 12.

24. Гудев, П.А. Конвенция ООН по морскому праву 1982 года: настоящая или мнимая конституция морей? /П.А. Гудев// Год планеты: экономика, политика, безопасность. Москва, 2013. - С. 105-116.

25. Гуреев, С.А., Международное морское право/С.А Гуреев, И.В. Зенкин, Г.Г. Иванов// Москва: ИНФРА-М, 2011. — 432 с.

26. Гуцуляк, В. Н. Международное морское право (публичное и частное): учеб. пособие для студентов вузов/ В.Н. Гуцуляк// - Ростов-на-Дону: Феникс, 2006. - 410 с
27. Джунусова, Д.Н. Международное морское право Учебное пособие. /Д.Н. Джунусова//— Астрахань — Астраханский государственный университет, Издательский дом «Астраханский университет», — 2012. — 328 с.
28. История человечества: в 8 т. / Под ред. А. Н. Сахарова. - М.: Издат. дом «МАГИСТР-ПРЕСС», 2003. -Т. 8: История России. - 2003. - 756 с.
29. Ершов, Ю.А. Грядущий шторм Арктики: война или мир? /Ю.А. Ершов//Российский внешнеэкономический вестник. - 2009. - № 2. - С. 4-7.
30. Ковалев, А. А. Современное международное морское право и практика его применения : монография / А. А. Ковалев// ; Дипломат. акад. МИД России. - Москва : Науч. кн., 2003. - 415 с
31. Колодкин, А. Л. Мировой океан. Международно-правовой режим. Основные проблемы / А. Л. Колодкин // – М. : Статут, 2007. – 637 с.
32. Кожевников, Ф. И. Русское государство и международное право (до XX века) / Ф. И. Кожевников//; под ред. Л. Н. Шестакова. - М.: Зерцало, . – 2006. – 303 с.
33. Ключников, Ю. В. Принципы осуществления предписывающей юрисдикции / Ю.В. Ключников/ / Международное публичное и частное право. — 2002. — № 1. — С. 11-17.
34. Кудлаева, Ю.О. Международное морское пиратство /Ю.О. Кудлаева//Студенческая наука XXI века. – 2016№ 2-2 (9) . – С. 231-232.
35. Кручинин, С.В. Международное сотрудничество государств в области борьбы с пиратством в современных условиях глобализации /С.В. Кручинин, Е.В. Багрова// Успехи современной науки. - 2016. - Т.9. - №7. - С. 58-60.



36. Кручинин, С.В. Международное сотрудничество государств в области борьбы с пиратством в современных условиях глобализации /С.В. Кручинин//Успехи современной науки. - 2016. - Т. 9. - № 11. - С. 168-172.
37. Маллвиц, И. Арктика и Антарктика / И. Маллвиц// –М.:Слово/Slovo, 1998. – 48 с.
38. Международное морское право : учебник / Отв. ред. Блищенко И. П. – М. : изд-во УДН, 1998. – 288 с.
39. Морское пиратство: 2015 год в цифрах. [Электронный ресурс]: Официальный сайт благотворительной организации «Ассоль». – Режим доступа: [http://assol.org.ua/news/morskoe\\_piratstvo\\_2015\\_god\\_v\\_cifrakh/2016-05-12-3222](http://assol.org.ua/news/morskoe_piratstvo_2015_god_v_cifrakh/2016-05-12-3222)
40. Михеева Д.А. Международно-правовая база борьбы с морским пиратством //Правовая культура. – 2014. – № 4 (19). – С. 65-68.
41. Нойкирхен, Х. Пираты. Морской разбой на всех морях / Х. Нойкирхен. - М.: Прогресс, 1989. - 351 с.
42. Овлащенко, А.В. Процесс формирования норм международного морского права и геополитические интересы государств //Международное право. - 2007. - Т. 30. - № 2. - С. 54-63.
43. Овлащенко, А.В. Мирное разрешение международных морских споров: история права и его будущее / А.В. Овлащенко, И.Ф. Покровский //Транспортное право. - 2009. - № 1. - С. 33-38.
44. Пиджаков А.Ю. Правовое регулирование борьбы с морским пиратством: к истории вопроса //Современное общество, образование и наука сборник научных трудов по материалам Международной научно-практической конференции: в 9 частях. – 2014. – С. 120-121.
45. Пиратская активность снизилась в 2013 году на 11% - Международное морское бюро. Режим доступа: [http://flot.com/news/navy/?ELEMENT\\_ID=16047](http://flot.com/news/navy/?ELEMENT_ID=16047)
46. Пенько, С.А. Морское пиратство: проблемы привлечения к ответственности на международном уровне, и имплементация норм в

российское законодательство /С.А. Пенько// Пробелы в российском законодательстве. - 2012. - №1. [Электронный ресурс]: Научная электронная библиотека «КиберЛенинка». Режим доступа: <http://cyberleninka.ru/article/n/morskoe-piratstvo-problemy-1>

47. Поляков, К.И. Принципы международного морского права /К.И. Поляков, В.А. Никифоров//Ученые записки Орловского государственного университета. Серия: Гуманитарные и социальные науки. - 2015. - № 2. - С. 229-231.

48. Ермаков, В.В. Публичное морское право: российская доктрина. Монография /В.В. Ермаков// Федеральное агентство морского и речного трансп., Федеральное гос. образовательное учреждение высш. проф. образования "Морской гос. ун-т им. Г. И. ... Владивосток: Морской гос. ун-т им. Г. И. Невельского, 2010. - 221 с.

49. Сборник важнейших документов по международному праву. Часть II. Особенная. – М. : изд-во «Триада», 1997. – 544 с.

50. Серегина, О.Н. Кодификация норм международного публичного права на примере конвенции ООН по морскому праву 1982 г /О.Н. Серегина//Актуальные проблемы права Материалы V Международной научной конференции. 2016. С. 195-197.

51. Сидорова, Т.Ю. Имплементация полярного кодекса и защита интересов России по обеспечению устойчивого развития арктических морских пространств /Т.Ю. Сидорова // Сибирский юридический вестник. – 2017. - №1. [Электронный ресурс]: Научная электронная библиотека «КиберЛенинка». Режим доступа:

<http://cyberleninka.ru/article/n/implementatsiya-polyarnogo-kodeksa-i-zaschita-interesov-rossii-po-obespecheniyu-ustoychivogo-razvitiya-arkticheskikh-morskih>

52. Скаридов, А.С. Морское право /А.С. Скаридов// Санкт-Петербург, издательский дом «Academus»., 2006 - 934 с.

53. Студенецкий, А.С. Конвенция ООН по морскому праву о защите морской окружающей среды /А.С. Студенецкий//Рыбное хозяйство. 2003. № 3. С. 18-19.
54. Тарасова, Е.А. Основные проблемы борьбы с морским пиратством /Е.А. Тарасова, В.Е. Степенко// Ученые заметки ТОГУ. – 2014. – Т. 5. – № 4. – С. 261-265.
55. Тубольцева, А. В. Административно-правовые вопросы обеспечения общественной безопасности на водном транспорте: дисс. ... канд. юрид. наук: 12.00.14 / А. В. Тубольцева// Юридический институт МВД России. – М., 2001. – 199 с.
56. Тойнби, А. Постыжение истории / А. Тойнби// - М.: Прогресс, 1991. - 736 с.
57. Шемякин, А.Н. Право пользования морем (генезис структуры содержания) /А.Н. Шемякин// – Одесса: "Астропринт", 2004. – 267с.
58. Цезарь, Д.А. Международное морское пиратство как угроза, родственная терроризму /Д. А. Цезарь//Вестник Дипломатической академии МИД России. Россия и мир. – 2015. – № 4 (6) . – С. 177-187.
59. Шавров, А.В. Государственный суверенитет и эволюция международного морского права /А.В. Шавров, М.А. Шавров//Юриспруденция. - 2006. - № 9. - С. 145-168.
60. Шинкарецкая, Г.Г. Россия, Арктика, континентальный шельф /Г.Г. Шинкарецкая//Московский журнал международного права. - 2009. - № 1 (73). - С. 119-132.
61. Щербакова, А.С. К вопросу о роли международных организаций в борьбе с морским пиратством /А. С. Щербакова//Научные труды Северо-Западного института управления. – 2013. – Т. 4. – № 3 (10) . – С. 222-232.
62. Якубина, Е.В. Международное морское пиратство – угроза международной безопасности /В. Е. Якубина// Научное сообщество студентов сборник материалов VIII Международной студенческой научно-практической конференции. – 2016. – С. 353-354.

63. Якубина, Е.В. Морское пиратство в современном мире и пути его решения /В. Е. Якубина//Студенческая наука XXI века. – 2016. – № 2-2 (9) . – С. 253-254.