

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВТОНОМНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО
ОБРАЗОВАНИЯ

**«БЕЛГОРОДСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»
(НИУ «БелГУ»)**

ЮРИДИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ

Кафедра конституционного и международного права

Международные споры по морскому праву

Выпускная квалификационная работа
обучающейся по специальности 40.05.01 «Правовое
обеспечение национальной безопасности»
очной формы обучения, группы 01001314
Москалевой Юлии Алексеевны

Научный руководитель:
Доцент кафедры
конституционного и
международного права, к.ю.н.
Макогон Б.В.

Рецензент:
Старший помощник
прокурора г. Белгорода, к.ю.н.
Тысячная С.В.

БЕЛГОРОД 2018

Оглавление

ВВЕДЕНИЕ.....	3
Глава 1. Теоретико-правовой анализ понятия международного морского спора и типология международных морских споров.....	6
1.1. Понятие и характерные черты международного морского спора	6
1.2. Типология международных морских споров.....	12
Глава 2. Средства и органы разрешения международных морских споров.	21
2.1. Арбитражные средства разрешения международных морских споров.....	21
2.2. Международный суд Организации Объединенных Наций и Международный трибунал по морскому праву в системе органов разрешения международных морских споров.....	30
Глава 3. Роль Международного трибунала по морскому праву в области разрешения споров в различных сферах морской деятельности.	39
3.1. Практика Международного трибунала по морскому праву в области разрешения споров.....	39
3.2. Практика Камеры по спорам, касающимся морского дна, в области разрешения международных морских споров.	50
Заключение	55
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ..	59

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы дипломного исследования заключается в том, что Мировой океан имеет огромное значение в современном мире. Во-первых, это важный источник живых и неживых ресурсов, во-вторых, он оказывает значительное влияние на климат, растительный и животный мир.

Мировым океаном называется непрерывная водная оболочка Земли, окружающая сушу - материки и острова - и обладающая общностью солевого состава.

Море издавна является важнейшим транспортным путем, соединяющим материки, что особенно важно для развития межгосударственной торговли.

Государства и международные организации с древних времен вступают в отношения друг с другом в процессе мореплавания, морской торговли, научных исследований, добычи живых и неживых ресурсов. Данные отношения регулируются правовыми нормами, которые в совокупности составляют самостоятельную отрасль международно-правового регулирования, называемую международным морским правом.

С развитием цивилизации потребовалось более эффективное урегулирование международных отношений по вопросам использования Мирового океана.

Принимая во внимание значимость Мирового океана в современном мире, необходимым представляется изучение вопроса о международных морских спорах, а также механизме их урегулирования на основании важнейшего в данной сфере документа - Конвенции ООН по морскому праву 1982 года.

Объектом дипломного исследования явились международно-правовые отношения, складывающиеся в сфере споров, возникающих в процессе осуществления деятельности в Мировом океане.

Предмет дипломного исследования составила совокупность норм, регулирующих процесс разрешения международных морских споров, а также практика разрешения морских споров органами, предусмотренными Конвенцией ООН по морскому праву.

Целью данной дипломной работы является исследование международных морских споров и их видов, а также средств разрешения данных споров на международном уровне, как в арбитражном, так и в судебном порядке.

Для достижения указанной цели были поставлены и в ходе исследования разрешены следующие **задачи**:

- 1) теоретико-правовой анализ понятия «международный морской спор»;
- 2) характеристика основных видов международных споров в сфере морского права;
- 3) исследование арбитража, как средства разрешения международных морских споров;
- 4) изучение Международного Суда ООН и Международного трибунала по морскому праву в системе органов разрешения международных морских споров, закрепленной в Конвенции ООН по морскому праву 1982 года;
- 5) анализ практики Международного трибунала по морскому праву;
- 6) изучение практики Камеры по спорам, касающимся морского дна.

Методологическая основа исследования. В процессе дипломного исследования были использованы как общенаучные (системный, диалектический), так и частные методы (сравнительно-правовой, формально-юридический, статистический, исторический). Так, при конструировании общетеоретических определений, исследовании их содержания, применялся в основном формально-юридический метод.

Теоретическую основу исследования составили труды как отечественных, так и зарубежных ученых-юристов: Абгарян Д.Р., Ануфриева Л.П., Бекяшев К.А., Богуш Г. И., Брехова Н.А., Волосов М.Е., Вылегжанин А.Н., Ерпылева Н.Ю., Лукашук И.И., Хубиева М.Р., Сеймур Дж., Стивенс Т., Хаддон Дж.

Нормативную основу исследования составили Устав Организации Объединённых Наций от 26. 06. 1945 г., Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 г., Статут Международного Суда ООН от 26 июня 1945 г., Международная конвенция об аресте судов 1999 года, Конвенция Организации Объединенных Наций о признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений 1958 г.

Структура дипломной работы и её объём были определены исходя из целей и задач исследования. Работа состоит из введения, трех глав, включающих шесть параграфов, заключения, списка использованных источников и литературы.

Глава 1. Теоретико-правовой анализ понятия международного морского спора и типология международных морских споров

1.1. Понятие и характерные черты международного морского спора

В процессе использования Мирового океана между субъектами международного права возникают различные споры, требующие урегулирования для обеспечения международной безопасности, стабильности и охраны морских ресурсов.

Для полного и точного раскрытия темы дипломной работы представляется необходимым определить значение таких терминов как «международный спор», «международный морской спор».

В международном праве не существует общепризнанного определения понятия «международный спор», однако, в современной теории сложился в целом единый подход к определению содержания этого термина. Он основывается на практике Международного Суда, который под международным спором понимает конфликт правовых взглядов, объективно существующий до начала рассмотрения дела. Это означает, что для наличия спора недостаточно констатации самой разницы во взглядах сторон по вопросу права или факта или же их интересов. Такое расхождение должно быть объективно выражено в официальных действиях, по крайней мере, одной из сторон.

По определению Постоянной палаты международного правосудия, являющейся предшественницей Международного Суда ООН, спор - это «разногласие по вопросам права или факта, конфликт между юридическими мнениями или интересами»¹.

Учеными также выработаны различные определения термина «международный спор». Так, по мнению Джунусовой, под международным правовым спором следует понимать наличие между субъектами

¹ Вылегжанин А.Н. Международное экономическое право. Учебное пособие// «Проспект» - 2016 г. С. 170.

международного права неурегулированных разногласий по различным проблемам международных отношений, в том числе по вопросам толкования международных договоров, имеющих четко обозначенный предмет и взаимные претензии¹.

В международном праве международный спор определяется как объективно существующее столкновение интересов, формально выражающееся в несовпадении точек зрения в отношении фактических обстоятельств или правовых норм, выраженное в форме односторонних или двусторонних претензий. Спор возникает между государствами по вопросу факта или права².

Международные морские споры являются разновидностью международных споров.

Под международным морским спором следует понимать объективно существующее столкновение интересов между субъектами международного права в связи с использованием Мирового океана, выражающееся в действиях, имеющих юридическое значение для сторон³.

Вопросы использования и освоения пространств и ресурсов Мирового океана носят всемирный характер, поэтому любые действия государств в Мировом океане без учета интересов других субъектов международного права могут нанести ущерб интересам всего международного сообщества.

В связи с тем, что международное морское право представляет собой органическую часть международного права, многие положения последнего нашли в нем отражение. Так, субъектами международного морского права являются государства и международные организации, которые являются и основными субъектами международного права в целом.

¹ Международное морское право: учебное пособие / Д. Н. Джунусова; М-во образования и науки Российской Федерации, Астраханский гос. ун-т. - Астрахань: Астраханский ун-т, 2012. - 327 с

² Международное право. Словарь-справочник/ Андрей Хридошкин, Петр Макушев // Litres - 2017 г. С.300

³ Брехова Н.А. Современные международно-правовые средства разрешения морских споров: автореф. дис. ... канд. юрид. наук / Брехова Н.А. – М.:2003. – 221 с.

Следовательно, субъектами международного морского спора могут выступать государства, а также международные организации и органы, наделенные государствами определенными полномочиями в сфере действия международного морского права.

При этом, сторонами в споре могут выступать государства, а также, исходя из формулировок используемых в Конвенции ООН по морскому праву, физические и юридические лица разных государств. В частности, они могут выступать субъектами в спорах, разрешаемых Камерой по спорам, касающимся морского дна.

Деятельность государств в Мировом океане имеет существенные особенности, обусловленные характером морской среды, правовым режимом морских пространств, статусом морских судов, военных кораблей и других объектов деятельности человека на морях и океанах. Своеобразие морской деятельности стало первопричиной для становления специальных принципов, регулирующих деятельность государств на море.

К основным принципам морского права относятся:

1. Принцип свободы открытого моря;

Этот принцип формировался в XVI - XVII вв. в острой борьбе между феодальными государствами - Испанией и Португалией – с одной стороны, и государствами, в которых развивался капиталистический способ производства, - Англией, Францией, чуть позже Голландией, с другой. В этот период были предприняты попытки правового обоснования идеи свободы открытого моря¹.

Данный принцип закреплён в Конвенции ООН по морскому праву 1982 года. В частности, статья 87 закрепляет, что открытое море открыто как для прибрежных государств, так и для государств, не имеющих выхода к морю².

Свобода открытого моря, согласно Конвенции, включает в себя

¹ Лукашук И.И.. Международное право: особенная часть: учебник для студентов юридических факультетов и вузов. - Изд. 3-е, перераб. и доп. – М.: Волтерс Клувер. – 2005 г. 517 с.

² Ст. 87 Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS) (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982) (с изм. от 23.07.1994) [Электронный ресурс]//Официальный сайт Организации Объединённых Наций/ URL: <http://www.un.org> (дата обращения 09.03.2018 г.)

свободу судоходства, полетов, свободу прокладывать подводные трубопроводы и кабели, возводить искусственные острова, а также свободу рыболовства и научных исследований.

В статье 89 Конвенции содержится положение, согласно которому «никакое государство не вправе претендовать на подчинение какой-либо части открытого моря своему суверенитету»¹.

2. Принцип использования открытого моря в мирных целях;

Данный принцип является производным от общепризнанного принципа неприменения силы или угрозы силой и направлен на укрепление мира и безопасности в морском пространстве.

В ст. 301 Конвенции ООН по морскому праву предусматривается, что при осуществлении своих прав и выполнении обязанностей государства-участники воздерживаются от угрозы силой или ее применения против территориальной целостности и политической независимости любого государства².

Следует отметить, что данный принцип не стоит воспринимать как запрет государствам иметь военно-морские флоты, а также направлять свой флот для плавания в открытое море, проводить в его пределах учения и маневры. Однако, при осуществлении права транзитного и архипелажного проходов, все суда должны воздерживаться от угрозы силой или ее применения против суверенитета, территориальной целостности или политической независимости государств, граничащих с проливом, и государств-архипелагов.

3. Принцип рационального использования морских ресурсов;

Законодательное закрепление принцип рационального использования морских ресурсов получил в Женевской конвенции о рыболовстве и охране

¹ Ст. 89 Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS) (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982) (с изм. от 23.07.1994) [Электронный ресурс]//Официальный сайт Организации Объединённых Наций/ URL: <http://www.un.org> (дата обращения 09.03.2018 г.)

² Ст. 301 Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS) (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982) (с изм. от 23.07.1994) [Электронный ресурс]//Официальный сайт Организации Объединённых Наций/ URL: <http://www.un.org> (дата обращения 09.03.2018 г.)

живых ресурсов открытого моря, принятой в 1958 году¹. После он был включен в Конвенцию 1982 года, в частности, ст. 117 устанавливает, что государства принимают такие меры, которые окажутся необходимыми для сохранения живых ресурсов открытого моря².

4. Принцип предотвращения загрязнения морской среды;

Указанный принцип является одним из важнейших отраслевых принципов международного морского права.

В обобщенном виде принцип защиты морской среды выражен в части XII Конвенции ООН по морскому праву 1982 года - «защита и сохранение морской среды». Так, статья 192 Конвенции устанавливает, что государства обязаны защищать и сохранять морскую среду³.

Меры по предотвращению, сокращению и сохранению под контролем загрязнения морской среды, содержащиеся в статье 194 Конвенции ООН по морскому праву, включают в себя меры, необходимые для защиты и сохранения редких или уязвимых экосистем, а также естественной среды, видов рыб и других форм морских организмов, запасы которых истощены, подвергаются угрозе или опасности.

Проблема загрязнения Мирового океана - это проблема будущего всей цивилизации. Решение этой проблемы требует согласованных международных мер по вопросам рационального использования океана.

5. Принцип исключительной юрисдикции государства флага;

Основу указанного принципа составляет идея суверенитета, то есть

¹ Ст. 1 Женевской конвенции о рыболовстве и охране живых ресурсов [Электронный ресурс]//Официальный сайт Организации Объединённых Наций/ URL: <http://www.un.org> (дата обращения 09.03.2018 г.)

² Ст. 117 Конвенции Организации Объединённых Наций по морскому праву (UNCLOS) (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982) (с изм. от 23.07.1994) [Электронный ресурс]//Официальный сайт Организации Объединённых Наций/ URL: <http://www.un.org> (дата обращения 09.03.2018 г.)

³ Ст. 192 Конвенции Организации Объединённых Наций по морскому праву (UNCLOS) (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982) (с изм. от 23.07.1994) [Электронный ресурс]//Официальный сайт Организации Объединённых Наций/ URL: <http://www.un.org> (дата обращения 09.03.2018 г.)

независимости государств во внешних и внутренних делах¹.

В пункте 1 статьи 92 Конвенции 1982 г. указано, что судно должно плавать под флагом только одного государства и, кроме исключительных случаев, прямо предусматриваемых в международных договорах или в Конвенции, подчиняется его исключительной юрисдикции в открытом море².

6. Принцип полного иммунитета военных кораблей и судов, состоящих только на некоммерческой государственной службе, от иностранной юрисдикции;

Конвенция 1982 года в статьях 95, 96 устанавливает, что военные корабли и суда, состоящие только на некоммерческой государственной службе, в открытом море пользуются полным иммунитетом от юрисдикции любого государства за исключением государства флага.

При этом существуют определенные возможности воздействия на военные корабли и суда, состоящие только на некоммерческой государственной службе.

В статье 30 Конвенции ООН по морскому праву установлено, что, если указанные суда не соблюдают законы и правила прибрежного государства, касающиеся прохода через территориальное море, прибрежное государство вправе потребовать немедленно покинуть территориальное море.

7. Принцип свободы морских научных исследований

В связи с тем, что Мировой океан обеспечивает нормальную жизнедеятельность на Земле, представляется важным изучение морского пространства и его природных ресурсов.

Принцип свободы морских научных исследований закреплен в ряде статей Конвенции ООН по морскому праву 1982 года. Так, статья 87 «Свобода открытого моря», наряду со свободой судоходства и полетов,

¹ Политика: Толковый словарь / Дж. Андерхилл, С. Барретт, П. Бернелл и др.; под ред. А. Маклина. - М.: ИНФРАМ: Весь Мир, 2001

² Ст. 92 Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS) (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982) (с изм. от 23.07.1994) [Электронный ресурс]//Официальный сайт Организации Объединённых Наций/ URL: <http://www.un.org> (дата обращения 09.03.2018 г.)

устанавливает свободу научных исследований¹.

Конвенция подчеркивает, что исследования осуществляются в мирных целях и на благо всего человечества. Также важным является то, что государства, исследующие морское пространство, не могут претендовать на какую-либо часть морской среды или на ее ресурсы.

Не подвергается сомнению, что нарушение принципов международного морского права может привести к возникновению международных морских споров.

Таким образом, исходя из вышеизложенного, можно сформулировать следующее определение: международный морской спор представляет собой столкновение интересов субъектов международного морского права, имеющее формальное выражение в несовпадении точек зрения на обстоятельства и правовые нормы, сопровождающееся нарушением принципов международного морского права, а также предъявлением претензий в процессе использования Мирового Океана и его ресурсов.

1.2. Типология международных морских споров

Типология - это метод научного познания, в основе которого лежит расчленение систем объектов и их группировка с помощью типа, т. е. обобщенной, идеализированной модели².

В зависимости от того, какие правоотношения лежат в основе, международные споры, возникающие в связи с освоением Мирового океана и использованием его ресурсами можно разделить на различные виды. Так, выделяются следующие категории международных морских споров:

¹ Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS) (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982) (с изм. от 23.07.1994) [Электронный ресурс]//Официальный сайт Организации Объединённых Наций/ URL: <http://www.un.org> (дата обращения 09.03.2018 г.)

² Новая философская энциклопедия/ Под редакцией В. С. Стёпина. - 2-е изд., испр. и допол. - М.: Мысль, 2010 г. - 405 с.

1. Споры, возникающие в связи с защитой и сохранением морской среды;
2. Споры, возникающие в связи с научно-исследовательской деятельностью;
3. Споры, возникающие в связи с арестом и задержанием морских судов;
4. Споры, возникающие в связи с делимитацией морских пространств;
5. Споры, возникающие в сфере торгового мореплавания;
6. Споры, касающиеся морского дна¹.

Для более полного освещения темы дипломной работы нам представляется целесообразным охарактеризовать каждый из перечисленных выше видов международных морских споров.

Проблема загрязнения Мирового океана - это проблема будущего всей цивилизации. Решение этой проблемы требует согласованных международных мер по вопросам рационального использования океана. Следовательно, большое значение имеет урегулирование споров, связанных с защитой и сохранением морской среды, а также ресурсов Мирового Океана.

Вопросу охраны морской среды посвящены несколько статей Конвенции ООН по морскому праву. В частности, в статье 200 установлена норма, согласно которой государства должны сотрудничать друг с другом с целью осуществления программ научных исследований, обмена информацией и данными о загрязнении морской среды². Данное сотрудничество может быть осуществлено государствами как непосредственно, так и через компетентные органы. Государства также должны стремиться принимать активное участие в различных программах,

¹ Брехова Н.А. Современные международно-правовые средства разрешения морских споров [Текст]: автореф. дис. ... канд. юрид. наук / Брехова Н.А. – М.:2003. – 221 с.

² Ст. 200 Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS) (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982) (с изм. от 23.07.1994) [Электронный ресурс]//Официальный сайт Организации Объединённых Наций/ URL: <http://www.un.org> (дата обращения 09.03.2018 г.)

направленных на получение знаний для оценки характера, степени загрязнения Мирового океана, а также мер предупреждения загрязнения и средств борьбы с ним.

Согласно разделу 9 Конвенции ООН по морскому праву, на государства возлагается выполнение их международных обязательств по защите и сохранению морской среды. Конвенцией также установлено, что государства, во-первых, несут международно-правовую ответственность, а, во-вторых, обеспечивают возможность обращения за получением надлежащего возмещения или другой компенсации ущерба, причиненного загрязнением морской среды физическими или юридическими лицами под их юрисдикцией.

Споры, связанные с защитой и сохранением морской среды, возникали, в частности, в связи с конкурентными правами на биологические ресурсы в анклаве открытого моря - центральной части Берингова моря, окруженной исключительными экономическими зонами РФ и США; на природные живые ресурсы в центральном районе Охотского моря; на ресурсы в других анклавах открытого моря - в Норвежском, Гренландском морях, в Баренцевом море.

Также, в качестве примера, можно привести спор между Канадой и Испанией, который состоялся в 1995 году и получил название «палтусовые войны». Причиной конфликта стал вылов испанцами черного палтуса в районе Ньюфаундленда. Канада считала, что иностранные рыболовные флоты способствовали истощению запасов рыбы в канадских водах и угрожали неблагоприятным образом влиять на экономику страны. В результате, канадское военное судно применило оружие - военные высадились на борт испанского судна «Эстай», ведущего промысел в открытом море на расстоянии 228 миль от исходных линий Канады. Это был крупный международный дипломатический инцидент, который впоследствии привел к долгосрочным изменениям в управлении и защите рыболовных угодий. В итоге конфликтующие стороны достигли соглашения и

пересмотрели размеры квот на ловлю палтуса в данном районе в пользу европейцев¹.

Развитие международного права, особенно после конференций по окружающей среде в Стокгольме 1972 г. и Рио-де-Жанейро 1992 г., подтверждает целесообразность изучения международно-правового режима морских природных ресурсов.

Вопросам научных исследований Мирового океана и его ресурсов посвящена часть XIII Конвенции ООН по морскому праву. В ст. 263 Конвенции по морскому праву установлено, что государства и компетентные международные организации обязаны обеспечивать, чтобы морские научные исследования, предпринимаемые ими или от их имени, проводились в соответствии с положениями указанной Конвенции².

Государства и компетентные международные организации несут ответственность в соответствии со ст. 235 Конвенции ООН по морскому праву за ущерб, причиненный загрязнением морской среды в результате морских научных исследований, предпринимаемых ими или от их имени.

Конвенция также содержит важное положение, согласно которому деятельность по морским научным исследованиям не создает правовой основы для притязаний на любую часть морской среды или ее ресурсы. Соответственно, если какое-либо государство нарушит данное положение, это может привести к возникновению международного спора.

Следующей категорией споров являются споры, связанные с арестом судов и экипажа. На протяжении многих лет актуальной остается проблема ареста морских судов.

Значение термина «арест» в контексте международного морского права содержится в Международной конвенции об аресте судов 1999 года.

¹ Курмазов А. А. Конфликты в сфере рыболовства: классификация и методы разрешения // Известия ТИНРО. 2004 г. – С. 409-416

² Ст. 263 Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS) (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982) (с изм. от 23.07.1994) [Электронный ресурс]//Официальный сайт Организации Объединённых Наций/ URL: <http://www.un.org> (дата обращения 09.03.2018 г.)

Согласно данному документу, арест - это любое задержание или ограничение в передвижении судна по постановлению суда для обеспечения морского требования, за исключением задержания судна, осуществляемого для приведения в исполнение решения суда или другого исполнительного документа¹.

В национальном законодательстве также содержится определение термина «арест судна». Так, в соответствии со статьей 388 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации, под арестом судна понимается любое задержание или ограничение в передвижении судна во время нахождения его в пределах юрисдикции Российской Федерации, осуществляемые на основании постановления суда, арбитражного суда или уполномоченного законом налагать арест третейского суда по морским делам для обеспечения морского требования².

На международном уровне вопросы порядка ареста морского судна регулируются положениями нескольких документов, среди которых указанная выше Международная конвенция об аресте судов 1999 года, Международная Конвенция «Об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов», принятая в Брюсселе в 1952 г., Конвенция ООН о морском праве и ряд других нормативных актов.

В статье 7 Международной конвенции об аресте судов установлено, что юрисдикцией выносить решение по существу обладают суды государства, в котором был наложен арест на судно или было предоставлено обеспечение для освобождения судна от ареста. Однако есть исключение: стороны могут согласовать передачу спора на рассмотрение арбитража или суда другого государства, который является компетентным рассматривать дело по существу.

¹ Международная конвенция об аресте судов 1999 года (Заключена в г. Женеве 12.03.1999). [Электронный ресурс] // Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации / URL: <http://www.docs.cntd.ru> (дата обращения 12.02.2018 г.)

² Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 N 81-ФЗ (ред. от 29.12.2017). [Электронный ресурс] // СПС КонсультантПлюс/ URL: <https://www.consultant.ru> (дата обращения 12.02.2018 г.)

Вопросы ареста неразрывно связаны с вопросом об освобождении задержанных судов и экипажа. Положение о незамедлительном освобождении арестованного (задержанного) иностранного судна или его экипажа впервые юридически закреплено в статье 292 Конвенции ООН по морскому праву. Судно и экипаж должны быть освобождены незамедлительно после предоставления разумного залога или иного финансового обеспечения. В случае нарушения данного требования вопрос об освобождении может быть передан любому суду или арбитражу по соглашению сторон или, если в течение десяти дней со времени задержания такое соглашение не будет достигнуто, суду или арбитражу, признанному задерживающим государством или Международному трибуналу по морскому праву, если стороны не договорятся об ином¹.

Распространенными в международной практике являются споры о границах. Спорный суверенитет может возникнуть, когда две страны могут претендовать на один и тот же остров, например, арбитражное дело Эритрея против Йемена, или в том же районе материка, например, спор о полуострове Бакасси между Нигерией и Камеруном.

Между соседними или противоположными государствами могут быть претензии на морские пространства, такие как исключительная экономическая зона и континентальный шельф.

Для решения вопросов, связанных с подобными претензиями государств, соответствующими нормами международного права являются положения о делимитации морских границ.

Делимитацией в морском праве является установление границ районов Мирового океана, в пределах которых одно или несколько прибрежных государств осуществляют свой суверенитет, реализуют свои права².

¹ Ст. 292 Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS) (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982) (с изм. от 23.07.1994) [Электронный ресурс]//Официальный сайт Организации Объединённых Наций/ URL: <http://www.un.org> (дата обращения 09.03.2018 г.)

² Пограничный словарь. - М.: Академия Федеральной ПС РФ. 2002. – 260 с.

В основе проблемы делимитации морских границ и разрешения споров, существующих между государствами в этой сфере, лежит необходимость устранить противоречия сторон по поводу недропользования, с целью развития их освоения на согласованной правовой основе¹.

На протяжении многих десятилетий между государствами возникают споры, связанные с делимитацией морских пространств. Одним из последних дел, рассмотренных Трибуналом по морскому праву, стал спор о делимитации морской границы между Ганой и Кот-д'Ивуаром в Атлантическом океане. Стоит отметить, что в основном споры по вопросу делимитации передаются сторонами в Международный Суд ООН, так согласно докладу Международного суда в период с 1 августа 2016 года по 31 июля 2017 года на рассмотрении находилось три дела, связанных с делимитацией морских пространств: вопрос о делимитации континентального шельфа между Никарагуа и Колумбией за пределами 200 морских миль от никарагуанского побережья, делимитация морских пространств в Карибском море и Тихом океане (Коста-Рика против Никарагуа), делимитация морских пространств в Индийском океане (Сомали против Кении)².

Что касается торгового мореплавания, то часто его деятельность связана с решением коллизионных проблем, вопросов подсудности и разрешения имущественных споров, которые вытекают из договорных и внедоговорных обязательств. Реальную угрозу торговому мореплаванию сегодня все в большей степени представляет пиратство и морской терроризм.

Также к международным морским спорам относятся споры, касающиеся морского дна. В Конвенции ООН по морскому праву вопросам, регулирующим деятельность государств в международном районе морского

¹ Абэ Каку Сирилль Арно. Правовой механизм делимитации морской границы в международном праве: на примере Кот-д'Ивуара и Ганы // Вопросы российского и международного права. 2017. Том 7. № 7А. С. 292-301.

² Доклад Международного Суда 1 августа 2016 года - 31 июля 2017 года/ [Электронный ресурс] <http://Официальный сайт Международного Суда ООН/> URL: www.icj-cij.org/ru (дата обращения 01.05.2018)

дна, посвящена часть XI. Споры, касающиеся морского дна, обладают спецификой по отношению к иным морским спорам. Для их разрешения создана Камера в структуре Международного трибунала по морскому праву, и все споры, связанные с морским дном, должны разрешаться только в данной камере. Помимо этого, был создан Международный орган по морскому дну, деятельность которого направлена на оказание помощи государствам-участникам в осуществлении организации и контроля деятельности по освоению минеральных ресурсов международной зоны морского дна.

Анализируя вышесказанное, можно сделать вывод о том, что в понятие международный морской спор включается столкновение интересов субъектов международного морского права, несовпадение точек зрения на обстоятельства и правовые нормы, сопровождающееся нарушением таких принципов международного морского права, как принцип свободы открытого моря, использования открытого моря в мирных целях, рационального использования морских ресурсов, предотвращения загрязнения морской среды, исключительной юрисдикции государства флага и принцип свободы морских научных исследований.

Указанные принципы направлены на рациональное пользование всеми ресурсами Мирового океана, охрану морского пространства, а также на обеспечение безопасности государств, осуществляющих законную деятельность в открытом море. Следовательно, их нарушение, а также нарушение норм морского права влечет за собой неизбежное столкновение интересов государств и возникновение международных споров, связанных с деятельностью в Мировом океане.

Анализ практики разрешения международных морских споров позволяет нам их типологизировать. Так, морские споры можно разделить на споры, возникающие в связи с защитой и сохранением морской среды, в связи с научно-исследовательской деятельностью, в связи с арестом и задержанием морских судов, в связи с делимитацией морских пространств,

споры, возникающие в сфере торгового мореплавания, а также споры, касающиеся морского дна.

Глава 2. Средства и органы разрешения международных морских споров.

2.1. Арбитражные средства разрешения международных морских споров.

В связи с быстрым развитием международной морской торговли, увеличением числа государств, имеющих свой флот, а также с активным использованием ресурсов Мирового океана обострился вопрос унификации многочисленных правовых норм, регулирующих морские правоотношения. Не вызывало сомнений, что необходим новый нормативно-правовой акт, в котором будут объединены разрозненные нормы морского права. Таким законом стала Конвенция ООН по морскому праву, принятая в 1982 году. Конвенция в 320 статьях и 9 приложениях регулирует наиболее важные вопросы, касающиеся морского пространства и деятельности государств в нём.

В Преамбуле закрепляется, что прогрессивное развитие морского права будет способствовать укреплению мира, безопасности, сотрудничества и дружественных отношений между всеми государствами в соответствии с принципами справедливости и равноправия, а также содействовать экономическому и социальному прогрессу всех народов мира в соответствии с целями и принципами Организации Объединенных Наций¹.

Значение Конвенции ООН по морскому праву сложно переоценить: данный документ аккумулировал уже существующие положения, касающиеся морского права, а также создал новые нормы, регулирующие общественные отношения в сфере пользования и охраны Мирового Океана. В частности, впервые юридически был закреплён институт

¹ Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS) (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982) (с изм. от 23.07.1994) [Электронный ресурс]//Официальный сайт Организации Объединённых Наций/ URL: <http://www.un.org> (дата обращения 09.04.2018 г.)

незамедлительного освобождения арестованного судна и экипажа после уплаты соответствующего залога.

Значительный массив статей Конвенции посвящен урегулированию споров, возникающих в сфере пользования Мировым океаном и его ресурсами, а также осуществления деятельности государств в Мировом Океане. Конвенция ООН по морскому праву предусматривает гибкую, инновационную систему с широким арсеналом средств мирного разрешения споров. При этом сохраняется возможность прибегнуть к любым средствам, указанным в статье 33 Устава ООН. Так, в соответствии с Уставом ООН, стороны, участвующие в любом споре, продолжение которого могло бы угрожать поддержанию международного мира и безопасности, должны, прежде всего, стараться разрешить спор путем переговоров, обследования, посредничества, примирения, арбитража, судебного разбирательства, обращения к региональным органам или соглашениям¹.

Что же касается Конвенции, то она в качестве средств разрешения споров рассматривает обмен мнениями, консультации и согласительные процедуры, а в статье 287 указываются органы, к которым стороны могут прибегнуть для разрешения возникшего морского спора. К ним относятся:

1. Международный трибунал по морскому праву;
2. Международный Суд;
3. Арбитраж;
4. Специальный арбитраж².

Как видно, и Устав ООН, и Конвенция по морскому праву определяют арбитраж в качестве возможного средства разрешения международного морского спора. Следует отметить, что выбор конкретного органа принадлежит сторонам спора, однако если какой-либо участник Конвенции

¹ Устав Организации Объединённых Наций от 26. 06. 1945 г. [Электронный ресурс]//Официальный сайт Организации Объединённых Наций/ URL: <http://www.un.org> (дата обращения 08.04.2018)

² Конвенция Организации Объединённых Наций по морскому праву (UNCLOS) (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982) (с изм. от 23.07.1994) [Электронный ресурс]//Официальный сайт Организации Объединённых Наций/ URL: <http://www.un.org> (дата обращения 09.04.2018 г.)

не сделал выбор, то в качестве обязательной процедуры будет применяться именно арбитраж. Однако существует и исключение: в отношении споров, касающихся морского дна, у сторон отсутствует право выбора. Как уже говорилось в предыдущей главе, данная категория споров разрешается в рамках специально созданной Камеры по спорам, касающимся морского дна, Трибунала по морскому праву.

Суть арбитража состоит в передаче спора сторонами на рассмотрение выбранным ими лицам для разрешения по существу. Морской арбитраж является разновидностью международного коммерческого арбитража, под которым следует понимать способ разрешения споров между сторонами из различных государств или сторонами с иностранным элементом, назначаемыми ими независимыми арбитрами или арбитром, чье решение имеет обязательную силу¹.

Институт морского арбитража не является совершенно новым понятием в правовой сфере. Он берет свое начало еще с XVIII века, когда начала бурно развиваться международная торговля, промышленность, а, следовательно, и морские правоотношения между государствами, в частности, торговое судоходство. Соответственно, чаще стали возникать вопросы, требующие вмешательства незаинтересованной стороны ввиду невозможности разрешить спор путем переговоров или консультаций.

Конвенция ООН по морскому праву выделяет два вида морского арбитража - общий и специальный. Общий арбитраж применяется для разрешения споров, касающихся толкования или применения Конвенции, а специальный - для рассмотрения особой категории споров, к которым относятся споры, касающиеся рыболовства, защиты и сохранения морской среды, морских научных исследований, а также судоходства².

¹ Ерпылева Н.Ю. - Международный коммерческий арбитраж: правовые основы функционирования// М.: Журнал «Международное право» - 2013 г. – С.1-74

² Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS) (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982) (с изм. от 23.07.1994) [Электронный ресурс]//Официальный сайт Организации Объединённых Наций/ URL: <http://www.un.org> (дата обращения 09.04.2018 г.)

По общему правилу, в соответствии с Приложением VII к Конвенции о морском праве, арбитраж состоит из пяти арбитров, при этом каждая сторона в споре назначает по одному арбитру из списка, находящегося в ведении Генерального секретаря ООН, и совместно стороны назначают оставшихся трех. При этом арбитр, назначаемый единолично государством, может быть его гражданином¹.

В морском мире стороны традиционно выбирают арбитров из числа тех, кто имеет конкретный профессиональный опыт в области, в которой они накопили значительный практический опыт. По нашему мнению, применительно к международному морскому праву можно выделить три категории возможных арбитров:

1. лица, непосредственно связанные с морской средой, такие как судовладельцы, грузоотправители;
2. морские бизнес-консультанты, судьи и юристы со значительным опытом в сфере морского права, профессора морского и адмиралтейского права;
3. эксперты, например, архитекторы и инженеры.

Специальный арбитраж формируется аналогично - стороны представляют по одному арбитру из списка экспертов, составленного по каждой категории споров, рассматриваемых судом, а еще трех стороны назначают совместно по соглашению. Арбитры, назначаемые по соглашению, не могут быть гражданами стран, участвующих в споре, а также постоянно проживать на их территории.

Списки экспертов формируются и ведутся международными организациями, соответствующими профилю каждой категории споров: Продовольственной и сельскохозяйственной организацией ООН, Программой ООН по окружающей среде, Межправительственной океанографической комиссией, Международной морской организацией, или

¹ Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS) (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982) (с изм. от 23.07.1994) [Электронный ресурс]//Официальный сайт Организации Объединённых Наций/ URL: <http://www.un.org> (дата обращения 09.04.2018 г.)

вспомогательным органом, которому такая организация, программа или комиссия делегировала свои функции.

Особенностью специального арбитража является возможность, в соответствии с Приложением VIII Конвенции ООН по морскому праву, по просьбе сторон проводить расследования и устанавливать факты, вызвавшие конкретный спор. Некоторые ученые считают, что в этих полномочиях арбитража выражается начало внедрения научно-технической экспертизы в процесс международного арбитражного разбирательства¹.

В Приложении VII к Конвенции по морскому праву установлено, что решение арбитража, принимаемое большинством голосов, ограничивается предметом спора и в нем излагаются мотивы, на которых оно основано. При этом любой арбитр, участвующий в рассмотрении спора, может приложить к решению свое отдельное или особое мнение. Решение окончательно и подлежит обжалованию лишь в том случае, если стороны спора заранее договорились о процедуре обжалования². При этом на сторонах лежит обязанность исполнить вынесенное в отношении их спора решение.

В этом отношении большое значение имеет Нью-Йоркская конвенция 1958 года «О признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений», участниками которой являются на сегодняшний день 156 государств. Данный документ служит своеобразным гарантом того, что решение, принятое в иностранном государстве, будет исполнено сторонами. При этом в Конвенции определены пять оснований, по которым в признании и приведении в исполнение решения может быть отказано по просьбе той стороны, против которой оно направлено. К таким основаниям относятся:

1. Недееспособность сторон или недействительность заключенного между ними соглашения;

¹ Ануфриева, Л.П. Международное публичное право / Л.П. Ануфриева, К.А. Бекашев, М.Е. Волосов и др. - М.: ООО «Перспектив-Н», 1999. - 635 с.

² Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS) (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982) (с изм. от 23.07.1994) [Электронный ресурс]//Официальный сайт Организации Объединённых Наций/ URL: <http://www.un.org> (дата обращения 09.04.2018 г.)

2. Отсутствие должного уведомления стороны, против которой вынесено решение, о назначении арбитра или об арбитражном разбирательстве;

3. Решение вынесено по спору, не предусмотренному или не подпадающему под условия арбитражного соглашения или арбитражной оговорки в договоре;

4. Несоответствие состава арбитражного органа или арбитражного процесса соглашению сторон или, при отсутствии такового, закону той страны, где имеет место арбитраж;

5. Решение еще не стало окончательным для сторон или было отменено или приостановлено исполнением компетентной властью страны, где оно было вынесено, или страны, закон которой применяется.

Факультативными основаниями неприменения и неисполнения арбитражного решения, согласно указанной Конвенции, являются невозможность объекта спора быть предметом арбитражного разбирательства по законам этой страны, или если признание и приведение в исполнение этого решения противоречат публичному порядку этой страны¹.

Арбитраж традиционно разделяется на постоянно действующий и арбитраж *ad hoc*, то есть создаваемый для рассмотрения конкретного дела.

На сегодняшний день в мире существуют довольно много постоянно действующих морских арбитражей. Наиболее известны следующие специализированные арбитражи для рассмотрения споров, возникающих в сфере торгового мореплавания: Лондонская ассоциация морских арбитров, Общество морских арбитров в Нью-Йорке, Морская арбитражная палата Парижа, Немецкая ассоциация морских арбитров в Гамбурге, Ассоциация морских арбитров Канады в Ванкувере, Морская арбитражная комиссия при Торгово-Промышленной палате РФ.

¹ Конвенция Организации Объединенных Наций о признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений (Заключена в г. Нью-Йорке в 1958 г.) (вместе со "Статусом Конвенции о признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений (Нью-Йорк, 10 июня 1958 года)" (по состоянию на 24.04.2017)). [Электронный ресурс] //СПС КонсультантПлюс/ URL: <https://www.consultant.ru> (дата обращения 12.04.2018 г.)

Нельзя не упомянуть Постоянную палату третейского суда, которая также уполномочена рассматривать споры, связанные с деятельностью в Мировом Океане. Так, с 1982 года по настоящий момент на рассмотрении Постоянной Палаты находились более десятка морских споров. В частности, дело о южном голубом тунце (Австралия, Новая Зеландия против Японии), дело о заводе «Мокс» (Ирландия против Великобритании), спор о делимитации морских пространств между Барбадосом и Тринидад и Тобаго, спор по поводу «Арктик Санрайз» между Нидерландами и Российской Федерацией и другие¹.

Тенденция к увеличению количества специализированных морских арбитражных учреждений объясняется несомненными достоинствами данного средства разрешения споров, среди которых:

1. Возможность самостоятельного выбора места разрешения спора и арбитров;
2. Независимость и беспристрастность арбитров;
3. Разрешение споров специалистами в соответствующей области, в частности, в качестве арбитров могут быть выбраны не только юристы и ученые, но и капитаны судов, инженеры и т.д.
4. Закрытость арбитражного разбирательства, обеспечивающая сохранение коммерческой тайны и иной информации о сторонах спора;
5. Окончателюсть арбитражного решения;
6. Возможность принудительного исполнения арбитражного решения практически во всем мире;
7. Более краткие сроки рассмотрения дела, позволяющие минимизировать ущерб, наносимый сторонам, а также морской среде.

Однако, несмотря на все достоинства арбитражного разбирательства, по состоянию на 10 апреля 2013 года арбитраж в качестве обязательной процедуры в соответствии со статьей 287 конвенции выбрало 8 из 62 государств, в том числе и Российская Федерация. Учитывая, что государство

¹ Официальный сайт Постоянной Палаты Третейского суда/ URL: <https://pca-cpa.org>

вправе выбрать несколько средств разрешения споров, устанавливая порядок предпочтения, Германия и Тунис определили приоритет Трибунала над арбитражем. Предпочтение же государства отдают Международному трибуналу по морскому праву: 37 государств сделали соответствующие заявления¹.

Проанализировав представленные данные, можно поставить под сомнение целесообразность закрепления арбитража в качестве обязательного органа для рассмотрения споров в случаях, если государства или не сделали заявления, или не смогли договориться. Статистика выбора большинством государств Трибунала позволяет сделать вывод, что именно в данный орган и должны поступать споры в случаях, когда государства не приняли одну и ту же процедуру для урегулирования спора.

Нами не ставится под сомнение то, что арбитраж - пожалуй, самый гибкий способ разрешения спора, так как стороны сами выбирают арбитров, место проведения рассмотрения спора. Однако, как и любое правовое явление, он должен постоянно актуализироваться и изменяться ввиду изменений условий жизни.

Таким образом, на основании изложенного можно сделать вывод о том, что морской арбитраж является составной частью Международного коммерческого арбитража в целом, поскольку он связан с процессом международной торговли, вне зависимости от того, иницируются ли эти отношения физическими или юридическими лицами.

Конвенция ООН по морскому праву помимо традиционного деления арбитража на постоянно действующий и *ad hoc* подразделяет арбитраж на общий и специальный.

По нашему мнению, особого внимания заслуживает тот факт, что, несмотря на достоинства арбитража, заявление о признании его в качестве обязательной процедуры сделало почти в пять раз меньше государств, чем тех, кто заявил о приоритете Трибунала. Анализ данных позволяет сделать

¹ Официальный сайт Организации Объединенных Наций/ URL: <http://www.un.org>

вывод, что часто типовой выбор государств составляет не одно, а несколько средств урегулирования споров, среди которых почти всегда присутствует Трибунал по морскому праву. М. Р. Хубиева пишет: «Некоторые государства, делая выбор в пользу нескольких средств, указали приоритет; арбитраж приоритетного места не занимает ни в одной декларации»¹.

Таким образом, в случае отсутствия соглашения между сторонами о выборе процедуры разрешения морского спора, логичным представляется передача спора в Трибунал по морскому праву - специально созданный орган для разрешения морских споров, а не в арбитраж.

¹ Хубиева М.Р. Практика международных судов и арбитражей, предусмотренных в Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.: Дисс. к.ю.н. М., 2012г. – 181 с.

2.2. Международный суд Организации Объединенных Наций и Международный трибунал по морскому праву в системе органов разрешения международных морских споров

Конвенция ООН по морскому праву наряду с арбитражными средствами предусматривает ряд судебных органов, полномочных разрешать международные споры, касающиеся вопросов морского права. К ним относятся Международный суд Организации Объединенных Наций и Международный трибунал по морскому праву¹.

Несомненно, форумом номер один для государств, добивающихся судебного урегулирования в сфере морского права, является Международный Суд ООН, который не ограничивается только вопросами морского права и может решать вопросы суверенитета.

Правовую основу деятельности Международного Суда в процессе разрешения морских споров составляют положения двух международно-правовых документов: Статута Суда, являющегося составной частью Устава ООН, а также Раздела 2 Части XV Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.

Правом обращаться в Международный Суд ООН обладают лишь государства, являющиеся членами Организации Объединенных Наций, которых на данный момент 193².

Международный суд ООН может быть выбран сторонами для рассмотрения спора. На сегодняшний день около двадцати государств сделали заявления о признании приоритета Международного Суда ООН при разрешении морских споров³.

¹ Ст. 287 Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS) (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982) (с изм. от 23.07.1994) [Электронный ресурс]//Официальный сайт Организации Объединённых Наций/ URL: <http://www.un.org> (дата обращения 09.04.2018 г.)

² Официальный сайт Организации Объединенных Наций/ URL: <http://www.un.org> (дата обращения 09.04.2018 г.)

³ Официальный сайт Организации Объединенных Наций/ URL: <http://www.un.org> (дата обращения 09.04.2018 г.)

Важным представляется то, что обе стороны должны согласиться урегулировать спор в Международном суде ООН. Так, например, по спору между Канадой и Испанией, который состоялся в 1995 году, Испания направила иск в Международный Суд в Гааге, отмечая, что Канада не имела права арестовывать испанское судно «Эстай» в международных водах. В свою очередь Канада проинформировала суд об отсутствии у него права разрешать данный спор, так как Канада в своей декларации от 10 мая 1994 года ввела оговорку, согласно которой Международный Суд имеет юрисдикцию при решении всех видов конфликтов, за исключением тех, которые возникли в результате усилий Канады по охране правил по консервации морских ресурсов в северо-западной части Атлантического океана. Суд признал правомочность заявления Канады и отказался рассматривать иск Испании¹.

В соответствии с положениями Статута в состав Суда входит пятнадцать членов, избираемых Генеральной Ассамблеей и Советом Безопасности, причем в его составе не может быть двух граждан одного и того же государства².

В Докладе Международного Суда Генеральной Ассамблее ООН за период 1 августа 2016 года - 31 июля 2017 года отмечено, что Международный Суд столкнулся с чрезвычайно большим объемом работы. По четырем делам были вынесены решения, в частности среди них решение по спору между Сомали и Кенией о делимитации морских пространств в Индийском океане³.

Помимо этого, были вынесены четырнадцать постановлений по различным делам, в число которых также входят обязательство договориться

¹ Доклад Международного суда 1 августа 1997 – 31 июля 1998 года// [Электронный ресурс] Официальный сайт Международного Суда ООН/ URL: www.icj-cij.org/ru (дата обращения 01.05.2018)

² Статут Международного Суда (Сан-Франциско, 26 июня 1945 г.)// [Электронный ресурс] Система ГАРАНТ: <http://base.garant.ru> (дата обращения 01.05.2018)

³ Доклад Международного суда 1 августа 2016 – 31 июля 2017 года// [Электронный ресурс] Официальный сайт Международного Суда ООН/ URL: www.icj-cij.org/ru (дата обращения 01.05.2018)

о доступе к Тихому океану (Боливия против Чили), делимитация морских пространств в Индийском океане (Сомали против Кении), а также спор о сухопутной границе в северной части Исла-Портильос (Коста-Рика против Никарагуа). В последнем постановлении Суд вместе с вопросом об установлении сроков для представления состязательных бумаг решил также вопрос об объединении производства по этому делу с разбирательством по делу, касающемуся делимитации морских пространств в Карибском море и Тихом океане¹.

Также в этот период Судом были проведены открытые слушания по ряду дел, в том числе и по спорным вопросам о делимитации морских пространств в Индийском океане, а также в Карибском море и Тихом океане.

Помимо непосредственного рассмотрения и разрешения споров, переданных государствами, Международный Суд ООН вправе выносить консультативные заключения по правовым вопросам. Так, в настоящее время на рассмотрении находится производство по просьбе о вынесении консультативного заключения по вопросу о правовых последствиях отделения архипелага Чагос от Маврикия в 1965 году.

По состоянию на 31 июля 2017 года в списке Суда числились семнадцать дел, почти треть из которых относится к сфере морского права². В феврале 2018 года было вынесено решение относительно спора между Коста-Рикой и Никарагуа о делимитации морских пространств в Карибском море и Тихом океане и о сухопутной границе в северной части Исла-Портильос.

Суть дела состояла в следующем:

25 февраля 2014 года Коста-Рика инициировала дело в отношении Никарагуа о делимитации в Карибском море и в Тихом океане. Отметив, что

¹ Доклад Международного суда 1 августа 2016 – 31 июля 2017 года// [Электронный ресурс] Официальный сайт Международного Суда ООН/ URL: www.icj-cij.org/ru (дата обращения 01.05.2018)

² Доклад Международного суда 1 августа 2016 – 31 июля 2017 года// [Электронный ресурс] Официальный сайт Международного Суда ООН/ URL: www.icj-cij.org/ru (дата обращения 02.05.2018)

оба государства исчерпали дипломатические средства для разрешения своих морских пограничных споров, Коста-Рика обратилась к Суду с просьбой определить морские границы Коста-Рики и Никарагуа в Карибском море и в Тихом океане на основе международного права. Постановлением от 31 мая 2016 года Суд постановил организовать экспертное заключение для содействия установлению фактических вопросов, имеющих отношение к цели урегулирования переданного ему спора, для этого были назначены независимые эксперты.

Принимая во внимание претензии Коста-Рики в отношении земельной границы в северной части Исла-Портильос и тесную связь между этими утверждениями и некоторыми аспектами спора по делу о делимитации морских пространств в Карибском море и Тихом океане, приказом от 2 февраля 2017 года Суд объединил данные разбирательства.

После проведения слушаний по существу объединенных дел Суд 2 февраля 2018 года вынес решение по объединенным делам, в котором он, среди прочего, заявил, что Коста-Рика имеет суверенитет над всей северной частью Исла-Портильос, включая его побережье до того уровня, на котором правый берег реки Сан-Хуан достигает отметки низкого уровня побережья Карибского моря, за исключением лагуны Гавани Харбора и песчаной отмели, отделяющей ее от Карибского моря, суверенитет над которыми принадлежит Никарагуа. Суд также установил, что, создав и поддерживая военный лагерь на территории Коста-Рики, Никарагуа нарушила суверенитет Республики Коста-Рика и что Никарагуа должна вывести свой военный лагерь из территории Коста-Рики¹.

По нашему мнению, разрешение данного спора, является примером эффективности работы Международного Суда ООН в сфере разрешения международных морских споров. Решение объединить в одно

¹ Решение от 2 февраля 2018 года по делу «Делимитация морских пространств в Карибском море и Тихом океане и о сухопутной границе в северной части Исла-Портильос» (Коста-Рика против Никарагуа)// // [Электронный ресурс] Официальный сайт Международного Суда ООН/ URL: www.icj-cij.org/tu (дата обращения 05.05.2018)

разбирательство два спорных вопроса представляется правильным и логичным. Это позволило ускорить процесс рассмотрения и разрешения спора, а также вынести объективное и обоснованное решение.

Одной из важных особенностей Конвенции по морскому праву является создание в Гамбурге абсолютно нового института - Международного трибунала по морскому праву, который уполномочен осуществлять разрешение споров, связанных с деятельностью в Мировом Океане. Статут данного трибунала является Приложением к Конвенции.

Состав Трибунала включает в себя 21 судью, избираемых на срок 9 лет государствами-участниками. Каждое государство-участник может назначить до двух кандидатов. Существует процесс обеспечения справедливого распределения между судьями, и срок действия одной трети из них истекает каждые три года¹. Трибунал работает примерно так же, как и Международный Суд ООН, с точки зрения наличия постоянного статуса учреждения и системы ротации судей. Однако есть и существенные отличия, так, например, Трибунал представляется более доступным, так как круг субъектов, имеющих право обратиться для рассмотрения спора, не ограничен лишь государствами-членами ООН, что следует из положений статьи 20 Статута Международного трибунала по морскому праву².

К характерным чертам Трибунала относится возможность наложения им временных мер, закрепленная в ст. 290, определяющая полномочия любого суда или арбитража, которому передается спор с участием государства-участника Конвенции. Однако, согласно п. 5 ст. 290, если стороны в споре в течение двух недель не смогли договориться о суде или арбитраже, к которому собираются обращаться за предписанием временных

¹ Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS) (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982) (с изм. от 23.07.1994) [Электронный ресурс]//Официальный сайт Организации Объединённых Наций/ URL: <http://www.un.org> (дата обращения 09.04.2018 г.)

² Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS) (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982) (с изм. от 23.07.1994) [Электронный ресурс]//Официальный сайт Организации Объединённых Наций/ URL: <http://www.un.org> (дата обращения 09.04.2018 г.)

мер, или формирование такого суда или арбитража затягивается по времени, предписание временных мер находится в компетенции Трибунала.

Еще одна инновация, по сравнению с Международным судом ООН, состоит в целях предписания временных мер. В Статуте Международного суда цель чисто процессуальная и состоит в обеспечении прав спорящих сторон. В ст. 290 Конвенции по морскому праву такие меры могут быть также предписаны для предотвращения причинения серьезного ущерба морской среде¹.

Трибунал наделен исключительной компетенцией по вопросам незамедлительного освобождения задержанных судов и экипажей рыболовных судов по ст. 292 Конвенции ООН по морскому праву.

Вопрос о незамедлительном освобождении судна и экипажа встает в том случае, когда власти одного государства-участника Конвенции задерживают судно под флагом другого государства-участника на том основании, что считают его нарушающим законодательство задерживающего государства, основанное на положениях Конвенции.

Если уполномоченное лицо готово предоставить разумный залог или иное финансовое обеспечение с тем, чтобы судно покинуло порт и ушло в плавание, не дожидаясь судебного расследования самого события, из-за которого произошло задержание, но задерживающее государство не отпускает судно, то вопрос об этом может быть передан:

1. любому суду или арбитражу по соглашению сторон;
2. суду или арбитражу, признанному задерживающим государством;
3. Международному трибуналу по морскому праву уже независимо от согласия или несогласия задерживающего государства².

¹ Ст. 290 Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS) (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982) (с изм. от 23.07.1994) [Электронный ресурс]//Официальный сайт Организации Объединённых Наций/ URL: <http://www.un.org> (дата обращения 09.04.2018 г.)

² Ст. 292 Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS) (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982) (с изм. от 23.07.1994) [Электронный ресурс]//Официальный сайт Организации Объединённых Наций/ URL: <http://www.un.org> (дата обращения 09.04.2018 г.)

Следует отметить, что как только государство становится участником Конвенции, для него становится обязательной юрисдикция Трибунала в вопросах незамедлительного освобождения судов. В основе данного положения лежат чисто практические соображения: простой судна в порту приносит значительные убытки, а освобождение под залог судна, вина которого не доказана, является своеобразным выражением презумпции невиновности; в то же время никакой другой суд или арбитраж просто не способен обязать задерживающее государство освободить судно¹. Таким образом, Международному трибуналу приданы неоспоримые и в значительной мере не зависящие от согласия спорящих сторон полномочия. При этом норма императивна: в п. 4 ст. 292 выделено обязательство задерживающего государства незамедлительно выполнить решение об освобождении судна или его экипажа после предоставления залога или иного финансового обеспечения².

Трибунал для рассмотрения споров может создавать камеры для разбирательства отдельных категорий споров. На сегодняшний день в составе Трибунала существует несколько видов камер: по спорам, касающимся морского дна; упрощённого судопроизводства; по рыболовным спорам; по спорам, касающимся окружающей морской среды; по спорам относительно делимитации морских пространств; созданная в 2000 году Палата по консервации и рациональному использованию косяков рыбы-меч в Юго-Восточной части Тихого океана³.

¹ Trevers T. The Proceedings Concerning Prompt Release of Vessels and Crews // International Courts for the Twenty-First Century L. 1996. P. 179, 186.

² Ст. 292 Конвенции Организации Объединённых Наций по морскому праву (UNCLOS) (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982) (с изм. от 23.07.1994) [Электронный ресурс]//Официальный сайт Организации Объединённых Наций/ URL: <http://www.un.org> (дата обращения 09.04.2018 г.)

³ Конвенция Организации Объединённых Наций по морскому праву (UNCLOS) (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982) (с изм. от 23.07.1994) [Электронный ресурс]//Официальный сайт Организации Объединённых Наций/ URL: <http://www.un.org> (дата обращения 09.04.2018 г.)

За двадцать один год деятельности в трибунал было представлено 25 дел¹. Подробнее практика деятельности трибунала будет проанализирована нами в следующей главе.

В соответствии со Статутом, решения Трибунала являются окончательными и выполняются всеми сторонами в споре. При этом решение имеет обязательную силу только для сторон и только в отношении данного спора.

Создание Трибунала изначально вызывало множество вопросов и сомнений, было спорным. Международный Суд ООН имеет значительный опыт в принятии решений, в том числе и по вопросам морского права. Создание Трибунала изначально вызывало беспокойство о том, что новый орган может внести свой вклад в процесс фрагментации морского права. Сторонники Трибунала, однако, обращают внимание на то, что данный орган может рассматривать дела, связанные с международными организациями, физическими и юридическими лицами. Что, несомненно, расширяет круг потенциальных споров, которые могут быть рассмотрены в Трибунале.

Сторонники Трибунала также утверждают, что наличие быстрого и эффективного специализированного органа для разрешения морских споров, а также судьи, обладающие признанным опытом в данной сфере, делают Трибунал по морскому праву органом, достойным внимания и уважения со стороны мировой общественности и государств.

Следует отметить, что в настоящее время наблюдается тенденция к увеличению инстанций, полномочных разрешать морские споры. Последние десятилетия XX в. стали свидетелями беспрецедентного развития средств разрешения международных споров и значительного увеличения числа международных судов и арбитражей. Определенную роль в данном процессе сыграли, несомненно, события в рамках Третьей конференции ООН по морскому праву, когда впервые в истории в крупный международный договор были введены положения об обязательном разрешении споров.

¹ Официальный сайт Международного трибунала по морскому праву// URL: <https://www.itlos.org>

Один из важных итогов Третьей конференции - создание и закрепление в Конвенции ООН по морскому праву системы международных судов и арбитражей для разрешения международных морских споров. В их числе совершенно новый международный судебный орган - Международный трибунал по морскому праву.

Анализируя вышеизложенное, можно сделать вывод, что разрешение морских споров занимает важное место в деятельности Международного суда ООН. При этом основной массив составляют дела о делимитации морских пространств. В данной сфере судом выработана обширная практика. В свою очередь Международный трибунал ООН по морскому праву в большей степени занимается рассмотрением вопросов о незамедлительном освобождении судов и экипажа, а также о назначении временных мер.

Возможно, официальное нормативное закрепление разграничения компетенции Международного Суда и Трибунала в сфере разрешения морских споров помогло бы избежать фрагментации морского права.

Глава 3. Роль Международного трибунала по морскому праву в области разрешения споров в различных сферах морской деятельности.

3.1. Практика Международного трибунала по морскому праву в области разрешения споров

С 1997 года на рассмотрение в Трибунал были переданы 25 дел, которые можно разделить на споры по существу, споры, связанные с назначением временных мер, и споры о незамедлительном освобождении судна и экипажа.

Самой многочисленной является последняя категория споров. Значение этого нового в международной практике института также подтверждается тем, что самое первое дело, переданное для разрешения в трибунал, было связано именно с незамедлительным освобождением судна и экипажа.

Дело касалось ареста, осуществленного Гвинеей у берегов Западной Африки, нефтяного танкера «Сайга», плавающего под флагом государства Сент-Винсент и Гренадины и поставляющего топливо судам, которые, имея лицензию, занимались добычей рыбы у западного побережья Африки. При этом Гвинея заявила, что танкер занимался контрабандой.

Гвинея также утверждала, что Трибунал не имеет юрисдикции в этом вопросе, и что требование было неприемлемым. Сент-Винсент и Гренадины в свою очередь обвинили Гвинею в пиратстве.

Ввиду неотложности этих разбирательств и гуманитарных соображений для экипажа Трибунал был обязан действовать быстро, вся процедура заняла ровно три недели. В результате судно и команда были освобождены и вынесено решение о возмещении ущерба¹.

¹ Пресс-релиз Международного трибунала ООН по морскому праву от 4 декабря 1997 года [Электронный ресурс]//Официальный сайт Международного трибунала по морскому праву/URL: <https://www.itlos.org> (дата обращения 1.05.2018)

Однако на этом спор между государствами не был исчерпан: возник вопрос о наличии так называемой «реальной связи» между судном и государством флага в деле о танкере «Сайга». Задержавшая судно Гвинея заявила, что судовладелец не имеет гражданства Республики Сент-Винсент и Гренадины, следовательно, между судном и государством нет реальной связи, потому оно не обладает соответствующей юрисдикцией.

Трибунал отказался признать, что отсутствие реальной связи между государством флага и судном дает другому государству основания для отказа в признании национальности судна¹.

Таким образом, по мнению Трибунала, для обращения к нему об освобождении судна реальная связь между судном и государством флага не требуется.

В связи с вопросом о национальности судна Трибунал высказался также относительно субъекта защиты экипажа. В международном праве признается, что государство выступает в защиту своего гражданина. В соответствии с этой концепцией Гвинея утверждала, что в защиту членов экипажа должны выступать их государства. Трибунал же постановил, что государство-заявитель, в данном случае Сент-Винсент и Гренадины, вправе защищать не только непосредственно само судно, ходящее под его флагом, но и экипаж независимо от гражданства каждого члена команды. Трибунал разъяснил, что в современном судоходстве экипаж часто имеет многонациональный состав, и, если каждый пострадавший будет обращаться за защитой к собственному государству, то это вызовет чрезмерные затруднения².

По нашему мнению, данное заявление обосновано и не противоречит закону, так как обоснование этому положению можно найти в статье 292 Конвенции ООН по морскому праву, в которой прямо сказано, что

¹ Пресс-релиз Международного трибунала ООН по морскому праву от 1 июля 1999 года [Электронный ресурс]//Официальный сайт Международного трибунала по морскому праву/URL: <https://www.itlos.org> (дата обращения 01.05.2018)

² Абгарян Д.Р. Практика международного трибунала по морскому праву: монография. – «Юстицинформ», 2015 г. [Электронный ресурс]//Система ГАРАНТ: <http://base.garant.ru>

государство флага вправе ходатайствовать об освобождении всего экипажа, а не только отдельных своих граждан.

Важной частью проблемы незамедлительного освобождения судов является практическое применение правила о предоставлении залога или другого материального обеспечения.

Одним из самых важных дел касательно размеров залога, стало дело о незамедлительном освобождении панамского судна «Камуко». Франция, задержавшая судно, заявила, что, если Трибунал примет решение об освобождении «Камуко» под залог, она будет требовать залог не менее 20 млн. фр. франков. 7 февраля 2000 г., постановив незамедлительно освободить судно, Трибунал определил сумму материального обеспечения в размере 8 млн. фр. франков, или около 1,2 млн. долларов. В результате рассмотрения данного дела Трибунал сформулировал факторы, значимые для оценки разумности залога или другого материального обеспечения, к которым отнес серьезность вменяемых в вину преступлений; размер штрафов, наложенных или предусмотренных законами задержавшего судно государства; ценность задержанного судна и груза; сумму залога, установленного задержавшим судно государством, и его форму¹.

При рассмотрении спора относительно «Монте Конфурко» Трибунал, однако, отметил, что указанный выше перечень факторов не является исчерпывающим. В данном деле Трибунал постановил незамедлительно освободить судно и его капитана, поскольку залог, установленный французским судом, был сочтён неразумным². Трибунал отметил, что важнейшим ориентиром при оценке разумности залога является баланс интересов, обеспечиваемый ст. 73 и 292 Конвенции.

¹ Пресс-релиз Международного трибунала ООН по морскому праву от 7 февраля 2000 года [Электронный ресурс]//Официальный сайт Международного трибунала по морскому праву/URL: <https://www.itlos.org> (дата обращения 01.05.2018)

² Пресс-релиз Международного трибунала ООН по морскому праву от 15 декабря 2000 года [Электронный ресурс]//Официальный сайт Международного трибунала по морскому праву/URL: <https://www.itlos.org> (дата обращения 01.05.2018)

Таким образом, можно сделать вывод, что наблюдается тенденция к уменьшению Трибуналом суммы, которую необходимо выплатить в качестве залога, относительно той суммы, которую истребует государство.

Российская Федерация трижды была участником морских споров, связанных с незамедлительным освобождением судна и экипажа, рассматриваемых Трибуналом. В 2002 году Россия подала иск к Австралии по поводу рыболовного судна «Волга», задержанного по обвинению в незаконной ловле рыбы. Трибунал вынес решение о незамедлительном освобождении судна и его экипажа¹. Данное дело примечательно тем, что оно было первым делом, в котором был установлен залог в форме банковского обязательства.

Дважды Российская Федерация выступала в качестве ответчика. В 2007 году Япония подала два иска против России. Они касались освобождения рыболовных судов «Хошинмару» и «Томимару», которые были задержаны российскими пограничниками за незаконный лов рыбы в исключительной экономической зоне Российской Федерации в июле 2007 года и в октябре 2006 года, соответственно. В августе 2007 года трибунал постановил незамедлительно освободить судно «Хошинмару» и его экипаж после предоставления залога в размере 10 миллионов рублей. Судно «Томимару» Россия освободила, не дожидаясь решения трибунала².

Исходя их положений статьи 292 Конвенции, правом обращаться в Трибунал для рассмотрения дела о незамедлительном освобождении обладают лишь государства-участники Конвенции³.

¹ Пресс-релиз Международного трибунала ООН по морскому праву от 23 декабря 2002 года [Электронный ресурс]//Официальный сайт Международного трибунала по морскому праву/URL: <https://www.itlos.org> (дата обращения 01.05.2018)

² Абгарян Д.Р. Практика международного трибунала по морскому праву: монография. – М.: «Юстицинформ», 2015 г. – 150 с.

³ Ст. 292 Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS) (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982) (с изм. от 23.07.1994) [Электронный ресурс]//Официальный сайт Организации Объединённых Наций/ URL: <http://www.un.org> (дата обращения 02.05.2018 г.)

По нашему мнению, в связи с неоспоримой значимостью и распространенностью дел, связанных с арестом судов и экипажа, и как следствие незамедлительным освобождением, представляется важным обеспечить возможность обращения с подобными спорами в Трибунал всех государств, участвующих в процессе использования Мирового океана.

На втором месте по частоте находятся споры по поводу назначения временных мер. Так, последним рассмотренным по данной категории был спор между Италией и Индией, связанный с танкером «Enrica Lexie», суть которого заключалась в следующем:

Частный танкер, плавающий под итальянским флагом, 15 февраля 2012 года находился у побережья индийского штата Керала, следуя в Египет. Индийское рыболовное судно приблизилось к танкеру примерно на 300 метров, и двое итальянских военных, Массимилиано Латорре и Сальваторе Гироне, сочтя его манёвры весьма агрессивными, открыли огонь на поражение, в результате чего были убиты двое граждан Индии.

После этого «Enrica Lexie» был перехвачен береговой охраной Индии и был вынужден прибыть в порт Кочи. 19 февраля 2012 года Латорре и Гироне были арестованы индийскими властями по обвинению в убийстве.

На публичных слушаниях, состоявшихся 11 августа 2015 года, Италия обратилась к Трибуналу с просьбой о предписании следующих временных мер:

«Индия воздерживается от принятия или исполнения каких-либо судебных или административных мер против сержанта Массимилиано Латорре и сержанта Сальваторе Гироне;

Индия принимает все необходимые меры для обеспечения того, чтобы ограничения свободы, безопасности и передвижения итальянских граждан были немедленно сняты»¹.

¹ Пресс-релиз Международного трибунала по морскому праву от 24 августа 2015 года [Электронный ресурс]//Официальный сайт Международного трибунала по морскому праву/URL: <https://www.itlos.org> (дата обращения 01.05.2018)

Трибунал отметил, что, так как требование относительно обмена мнениями, закрепленное в статье 283 Конвенции, было выполнено, но это не привело к соглашению между сторонами, то он полномочен назначить до принятия арбитражного решения следующие временные меры:

Италия и Индия должны приостановить все судебные разбирательства, которые могут усугубить или расширить спор, представленный в арбитраж, или которые могут поставить под угрозу или нанести ущерб осуществлению любого решения, которое впоследствии вынесет арбитраж¹.

Трибунал отмечает, что в соответствии с пунктом 1 статьи 290 Конвенции он «может предписывать любые временные меры, которые он сочтет целесообразными в данных обстоятельствах для сохранения соответствующих прав сторон в споре»². При этом внимание акцентируется на том, что в процессе временных мер он не призван урегулировать требования Сторон в отношении прав и обязанностей в споре и устанавливать окончательно существование прав, которые каждый из них стремится защитить.

Россия также была стороной в одном из споров, связанных с назначением временных мер. Дело о ледоколе «Арктик Санрайз» привлекает внимание тем, что незамедлительное освобождение судна было предписано Трибуналом в качестве одной из временных охранительных мер. Ледокол «Арктик Санрайз», плавающий под флагом Нидерландов и эксплуатируемый международной неправительственной организацией «Гринпис», был задержан властями Российской Федерации в пределах ее исключительной экономической зоны после того, как активисты «Гринпис» сделали попытку взобраться на платформу под флагом Российской Федерации, нарушив зону безопасности этой платформы.

¹ Пресс-релиз Международного трибунала по морскому праву от 24 августа 2015 года [Электронный ресурс]//Официальный сайт Международного трибунала по морскому праву/URL: <https://www.itlos.org> (дата обращения 01.05.2018)

² Ст.290 Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS) (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982) (с изм. от 23.07.1994) [Электронный ресурс]//Официальный сайт Организации Объединённых Наций/ URL: <http://www.un.org> (дата обращения 02.05.2018 г.)

Содержание предписания о незамедлительном освобождении судна «Арктик Санрайз» можно назвать типовым, так как оно не отличается от других таких же предписаний: незамедлительно освободить судно и весь экипаж после внесения залога или иного финансового обеспечения Нидерландами в размере 3 600 000 евро в виде банковской гарантии¹. Самым сложным вопросом данного дела было установление юрисдикции Трибунала, поскольку Нидерланды обращались в Трибунал за принятием временных мер, а не конкретно за незамедлительным освобождением ледокола.

Дискуссионным было также заявление Российской Федерации при ратификации Конвенции по морскому праву в 1997 году об отказе от обязательных механизмов разрешения споров, «связанных с суверенными правами и реализацией юрисдикции»². Большинство судей согласилось с возражениями Нидерландов о том, что декларация Российской Федерации распространяется *prima facie* только на споры, исключенные из обязательной юрисдикции в соответствии с пунктами 2 и 3 статьи 297 Конвенции, связанные с морскими научными исследованиями и рыболовством.

Дело судна «Арктик Санрайз» является во многом уникальным, представляя собой комплексную правовую проблему, затрагивающую вопросы международного морского права, международного права прав человека, национального уголовного и уголовно-процессуального права.

В делах о предписании временных мер значительное место заняли вопросы охраны природной среды. Так, в деле о проливе Джохор назначение временных охранительных мер может быть полезным способом решения проблемы отсутствия оценки экологических последствий; а в деле о южном голубом тунце Трибунал подчеркнул необходимость принятия таких чисто

¹ Пресс-релиз Международного трибунала ООН по морскому праву от 22 ноября 2013 года [Электронный ресурс]//Официальный сайт Международного трибунала по морскому праву/URL: <https://www.itlos.org> (дата обращения 01.05.2018)

² Богуш Г. И. Дело судна «Арктик Санрайз» в Международном трибунале по морскому праву// Международное правосудие, 2014, С.3-10

международно-правовых мер, как постоянный контакт между сторонами для дальнейшего исследования текущего состояния запасов рыбы¹.

В годовом докладе Международного трибунала по морскому праву за 2017 год среди прочего были изложены результаты деятельности трибунала по двум делам, находящимся на рассмотрении в указанный период².

Суть дела о теплоходе «Норстар», занесенного в список дел Трибунала под номером 25, заключается в следующем:

С 1994 по 1998 годы теплоход «Норстар» участвовал в поставках топлива крупногабаритным яхтам в районе, который Панама охарактеризовала как «международные воды за пределами территориального моря Италии, Франции и Испании», а Италия - как «воды у побережья Франции, Италии и Испании». В августе 1998 года в рамках уголовного судопроизводства в отношении восьми лиц государственный прокурор суда Савоны (Италия) издал постановление о наложении ареста на теплоход «Норстар». В сентябре того же года судно было арестовано испанскими властями по просьбе Италии, когда стояло на якоре в заливе Пальма-де-Майорка.

17 декабря 2015 года Панама подала в Трибунал ходатайство о возбуждении дела против Италии из-за спора между государствами относительно толкования и применения Конвенции в связи с арестом и задержанием Италией нефтяного танкера «Норстар», зарегистрированного под флагом Панамы.

11 марта 2016 года Италия, уложившись в срок, представила Трибуналу письменные предварительные возражения, в которых она оспаривала юрисдикцию Трибунала, а также приемлемость претензии Панамы. После получения Секретариатом предварительных возражений производство по существу дела было в соответствии с пунктом 3 статьи 97 Регламента

¹ Абгарян Д.Р. Практика международного трибунала по морскому праву: монография. – М.: «Юстицинформ», 2015 г. – 124 с.

² Годовой доклад Международного трибунала по морскому праву за 2017 год [Электронный ресурс] // Информационно-библиографическая система ООН - ЮНБИС-НЕТ/ URL: <http://unbisnet.un.org/indexr.htm> (дата обращения 03.05.2018)

приостановлено. 4 ноября 2016 года Трибунал вынес свое решение по предварительным возражениям. 29 ноября 2016 года Председатель, выяснив мнения сторон, принял постановление, в котором он определил 11 апреля 2017 года крайним сроком подачи меморандума Панамой, а 11 октября 2017 года крайним сроком подачи контрмеморандума Италией. Состязательные бумаги были поданы с соблюдением указанных сроков. 15 ноября 2017 года Трибунал принял постановление, в котором он определил 28 февраля 2018 года крайним сроком подачи ответа Панамой, а 13 июня 2018 года крайним сроком подачи реплики на ответ Италией¹. Таким образом, данное дело всё еще находится на рассмотрении Трибунала по морскому праву.

Как уже упоминалось, для осуществления рассмотрения спора Трибунал может создавать камеры. Эффективность работы таких камер можно рассмотреть на примере деятельности специальной камеры, созданной для рассмотрения спора о делимитации морской границы между Ганой и Кот-д'Ивуаром в Атлантическом океане.

3 декабря 2014 года между Ганой и Кот-д'Ивуаром было заключено специальное соглашение о передаче спора о делимитации их морской границы в Атлантическом океане в специальную камеру Трибунала. Устное производство по делу было начато 6 февраля 2017 года и продлилось ровно десять дней.

23 сентября 2017 года Специальная камера вынесла свое решение, в котором делимитировала морскую границу в территориальном море, в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе, включая континентальный шельф за пределами 200 морских миль².

¹ Годовой доклад Международного трибунала по морскому праву за 2017 год [Электронный ресурс]// Информационно-библиографическая система ООН - ЮНБИС-НЕТ/ URL: <http://unbisnet.un.org/indexr.htm> (дата обращения 03.05.2018)

² Годовой доклад Международного трибунала по морскому праву за 2017 год [Электронный ресурс]// Информационно-библиографическая система ООН - ЮНБИС-НЕТ/ URL: <http://unbisnet.un.org/indexr.htm> (дата обращения 03.05.2018)

Для разрешения спора специальной камере сначала необходимо было решить вопрос о том, не было ли прохождение морской границы между сторонами уже определено по их согласию. Гана ссылаясь на наличие молчаливого согласия, выражающегося, в частности, в более чем 50-летней «нефтепромысловой практике» сторон. Кот-д'Ивуар данное утверждение отрицал. Изучив представленные сторонами факты, камера сделала вывод об «отсутствии между сторонами молчаливого согласия на делимитацию их территориального моря, исключительной экономической зоны и континентального шельфа как в пределах, так и за пределами 200 морских миль».

Утверждения Кот-д'Ивуара о нарушении его суверенных прав в результате поведения Ганы на спорной части континентального шельфа были признаны Трибуналом необоснованными¹.

Касаясь вопроса о том, следует ли рассматривать в качестве относящегося к делу обстоятельства местоположение морских минеральных ресурсов, специальная камера подчеркнула, что «разграничение морских пространств не является инструментом распределительной справедливости» и что в международной судебной практике «предпочтение, по крайней мере в принципе, отдается такому разграничению морских пространств, которое основывается на географических соображениях»².

Анализируя практику Трибунала по морскому праву, можно сделать вывод, что в своей относительно непродолжительной практической деятельности Трибунал внес значительный вклад в развитие международного морского права, особенно определения институтов и концепций, которые не были четко прописаны в Конвенции. Самой показательной в этом смысле является реализация компетенции по незамедлительному освобождению судов и экипажа.

¹ Годовой доклад Международного трибунала по морскому праву за 2017 год [Электронный ресурс]// Информационно-библиографическая система ООН - ЮНБИС-НЕТ/ URL: <http://unbisnet.un.org/indexr.htm> (дата обращения 03.05.2018)

² См.: Там же.

Реализовывая эту компетенцию, Трибуналу приходится толковать и уточнять многие положения Конвенции, касающиеся, в частности, оснований для задержания иностранных судов в исключительной экономической зоне и других зонах национальной юрисдикции, а также вопросы, связанные с залогом и факторами, влияющими на его сумму.

Еще одним важным явлением стало развитие института временных охранительных мер. Хотя в этом направлении, как и во многих других, Трибунал работает в тесном контакте со спорящими сторонами, очевидно, что он оставляет себе значительную свободу, так как на практике он иногда назначал не те меры, о которых ходатайствовали стороны.

Таким образом, Трибунал по морскому праву – это относительно молодой судебный орган, который, впрочем, является эффективным средством разрешения международных морских споров.

Учитывая, что непосредственная практическая деятельность Трибунала довольно однообразна и состоит в основном из дел о незамедлительном освобождении судов и дел, касающихся назначения временных мер правовой защиты, весьма рациональным представляется предложенное нами в прошлой главе официальное разделение компетенции в вопросах, касающихся морского права, между Международным Судом ООН и Трибуналом.

3.2. Практика Камеры по спорам, касающимся морского дна, в области разрешения международных морских споров.

Идея придать особый статус глубоководным ресурсам морского дна, выраженная на Третьей Конференции ООН по морскому праву, реализовалась в квалификации дна морей и океанов за пределами национальной юрисдикции государств в качестве общего наследия человечества.

Конвенция ООН по морскому праву провозгласила Международный район морского дна и его ресурсы «общим наследием человечества», что означает, что ни одно государство не может претендовать на суверенитет или суверенные права в отношении Района или его ресурсов¹.

Также установлено, что деятельность в Районе осуществляется на благо всего человечества, а не для улучшения политической, экономической или иной сферы конкретного государства.

Район - это устанавливаемая Конвенцией по морскому праву зона, которая представляет собой дно морей и океанов и его недра за пределами национальной юрисдикции. Значимость Района и его ресурсов для международного сообщества неоспорима, что признавалось при создании Конвенции по морскому праву, ряд статей в которой посвящен правовому статусу Района, а также регулированию деятельности субъектов на данной территории. Был даже создан специальный орган - Международный орган по морскому дну, состоящий в свою очередь из ассамблеи, совета, секретариата.

Нами уже подчеркивался во многом новаторский характер Конвенции по морскому праву, который выражается также и в закреплении правового статуса Района, его регулирования, а также в создании особого органа для разрешения ограниченной категории споров - Камеры по спорам, касающимся морского дна, Международного трибунала по морскому праву.

¹ Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS) (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982) (с изм. от 23.07.1994) [Электронный ресурс]//Официальный сайт Организации Объединённых Наций/ URL: <http://www.un.org> (дата обращения 09.03.2018 г.)

Камера состоит из 11 членов, выбранных большинством избираемых членов Трибунала из их числа. В ст. 35 Приложения VI к Конвенции ООН по морскому праву предусмотрено, что члены камеры избираются каждые три года и могут выбираться на второй срок. В соответствии со ст. 289 Конвенции к участию в работе камеры могут допускаться эксперты, что совершенно необходимо для такой новой области деятельности, как эксплуатация глубоководных ресурсов¹.

Юрисдикция Камеры по морскому дну является обязательной, а не факультативной, в отличие от остальных судов и арбитражей, наделенных полномочиями рассматривать споры о толковании и применении Конвенции.

В ст. 187, излагающей компетенцию камеры, в качестве сторон спора названы: государства-участники, Орган по морскому дну, предприятие, составляющее часть структуры органа, государственные предприятия, физические или юридические лица².

Отдельного внимания заслуживает введенное в Конвенцию понятие «поручившееся государство», то есть государство, чьи физические или юридические лица будут участвовать в разработках минеральных ресурсов морского дна, и которое обязано обеспечить выполнение ими положений Конвенции. Такое поручившееся государство имеет право участвовать в разбирательстве путем представления письменных или устных заявлений, а также вступить в разбирательство от имени физического или юридического лица, за которое оно поручилось³.

¹ Ст. 289 Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS) (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982) (с изм. от 23.07.1994) [Электронный ресурс]//Официальный сайт Организации Объединённых Наций/ URL: <http://www.un.org> (дата обращения 09.04.2018 г.)

² Ст. 187 Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS) (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982) (с изм. от 23.07.1994) [Электронный ресурс]//Официальный сайт Организации Объединённых Наций/ URL: <http://www.un.org> (дата обращения 09.04.2018 г.)

³ Ст. 190 Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS) (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982) (с изм. от 23.07.1994) [Электронный ресурс]//Официальный сайт Организации Объединённых Наций/ URL: <http://www.un.org> (дата обращения 09.04.2018 г.)

При этом появление такой категории как «поручившееся государство» породило ряд вопросов. Например, вопрос статуса и процессуальных прав данного субъекта правоотношений. Также некоторые ученые задаются вопросом, должно ли поручившееся государство расцениваться как третья сторона, вступающая в дело¹.

Значимость разрешения подобных вопросов подтверждается тем, что первое консультативное заключение, вынесенное Камерой, затрагивало именно вопросы ответственности и обязательств государств-участников Конвенции в отношении поручительства за деятельность в Районе, а также вопрос о том, какие необходимые меры должно предпринимать государство-поручитель для выполнения своих обязанностей.

В феврале 2011 года Камера по спорам, касающимся морского дна, вынесла первое консультативное заключение. Это было заключение по делу, касающемуся обязанностей и обязательств государств, поручившихся за физических и юридических лиц применительно к деятельности в Районе². Запрос был подан Советом Органа. Ему предшествовали следующие обстоятельства:

В 2008 г. Орган получил две заявки на одобрение плана работ в Районе - от компаний из Науру и Тонга. В 2010 г. Науру сделало предложение запросить консультативное заключение, мотивируя это тем, что, будучи развивающимся государством, оно вынуждено привлекать внешних подрядчиков и желало бы знать все возможные юридические риски.

В вынесенном консультативном заключении Камера установила, что у поручившихся государств есть два вида обязательств по Конвенции и смежным нормативным актам:

¹ Толстых В. Л. Международный трибунал по морскому праву: особенности, эволюция и судебная практика Вестник НГУ. Серия: Право. 2011

² Консультативное заключение Камеры по спорам, касающимся морского дна, относительно обязанностей и обязательств государств, поручившихся за физических и юридических лиц применительно к деятельности в Районе от 4 марта 2011 года// Информационно-библиографическая система ООН - ЮНБИС-НЕТ/ URL: <http://unbisnet.un.org/indexr.htm> (дата обращения 01.05.2018)

1. Обязательство обеспечивать соблюдение контракторами, в отношении которых дано поручительство, условий контракта и обязательств, предусмотренных в Конвенции и смежных нормативных актах.

2. Непосредственные обязательства, которые поручившиеся государства должны соблюдать независимо от своего обязательства обеспечивать определенное поведение со стороны контракторов, за которых они поручились.

Помимо этого были обозначены такие условия для возникновения ответственности у поручившегося государства, как невыполнение своих обязанностей по Конвенции и возникновение ущерба. При этом необходимо установить причинно-следственную связь между несоблюдением и ущербом.

В консультативном заключении также было прописано обязательство поручившегося государства проявлять «должную осмотрительность», предполагающую обеспечение того, чтобы обязательства контрактора, в отношении которого дано поручительство, подлежали неременному исполнению¹.

Ученые в целом позитивно высказывались в отношении данного заключения, признавая его в какой-то мере историческим документом. Так. Например, Т. Стивенс и Дж. Хаттон заявили, что закрепленный принцип предосторожности представляет собой тенденцию развития обычного международного права. Однако если государства не будут вводить в свое законодательство необходимые и надлежащие меры, они вступят в противоречие с развивающимся международным правом².

В то же время выражались мнения, что Камера должна была заявить о непосредственной ответственности поручившегося государства за действия

¹ Консультативное заключение Камеры по спорам, касающимся морского дна, относительно обязанностей и обязательств государств, поручившихся за физических и юридических лиц применительно к деятельности в Районе от 4 марта 2011 года// Информационно-библиографическая система ООН - ЮНБИС-НЕТ/ URL: <http://unbisnet.un.org/indexr.htm> (дата обращения 01.05.2018)

² Stephens T., Hutton G. What Future for Deep Seabed Mining in the Pacific? // Asia Pacific Journal of Environmental Law. V. 13. 2011. P. 151-158.

поддерживаемой организации, и, не сделав этого, тем самым оставила пробелы в положениях об ответственности¹.

Камера занимает особое место в Трибунале, являясь самостоятельным органом для разрешения споров, возникающих в связи с совершенно новой в международном праве концепцией - концепцией «общего наследия человечества», которым объявлено все морское дно за пределами национальной юрисдикции, а также его ресурсы. В Конвенции предусмотрены не только права и обязанности участников Конвенции в отношении Района, но и система управления, состоящая из Международного органа по морскому дну, который действует от имени человечества и сам состоит из целого набора органов.

При этом, общая сложность системы органов разрешения споров по Конвенции имеет свое выражение и в строении Камеры по спорам, касающимся морского дна. Так, в рамках этой камеры возможно создание дополнительных специальных камер. Согласно статье 188 по просьбе любой стороны спор может быть передан в камеру *ad hoc* Камеры по спорам, касающимся морского дна². В Регламент Трибунала внесено уточнение, что такая камера должна быть образована не позднее трех месяцев с даты возбуждения разбирательства. Камера *ad hoc* в составе трех членов формируется Камерой по спорам, касающимся морского дна, с одобрения сторон в споре.

По нашему мнению, необходимость создания камеры *ad hoc* может быть подвергнута сомнению, так как практика деятельности самой Камеры по спорам, касающимся морского дна, итак невелика, нет такого массива дел, чтобы для их рассмотрения создавалось отдельное подразделение в камере, которая по сути сама является структурным подразделением Трибунала.

¹ Responsibilities and Obligations of States Sponsoring Persons and Entities with Respect to Activities in the Area // American Journal of International Law. М. 105. 2011. P. 755.

² Ст. 188 Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS) (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982) (с изм. от 23.07.1994) [Электронный ресурс]//Официальный сайт Организации Объединённых Наций/ URL: <http://www.un.org> (дата обращения 01.05.2018 г.)

Заключение

Мировой Океан - это важнейший источник живых и неживых ресурсов на планете. Помимо этого Мировой океан издавна используется для импорта и экспорта товаров, благодаря чему развивается мировая торговля.

Значение международного морского права определяется той ролью, которую играет Мировой океан в жизни современной цивилизации.

На протяжении многих столетий морское пространство было объектом и местом межгосударственных конфликтов и кровопролитных сражений. Историческим примером являются многочисленные попытки Российской Империи, желающей получить свободный доступ в Средиземное море, завладеть черноморскими проливами - Босфор и Дарданеллы.

В настоящее время, также как и в более ранние периоды мировой истории, некоторые государства используют морское пространство для военных целей.

В связи с появлением новых видов морской деятельности, технологий и с изменением морских интересов государств возникают факторы, влияющие на правовой статус и режим морских пространств и на правопорядок в Мировом океане в целом. Учеными высказывается мнение, что правопорядок в Мировом океане представляет собой сложный комплекс вопросов в первую очередь геополитического и международно-правового характера. Между государствами часто возникают морские споры, связанные с делимитацией морских пространств, незамедлительным освобождением судов и экипажа и рядом других вопросов, связанных с деятельностью в Мировом Океане.

Подводя итоги проведённого нами исследования, можно заключить, что поставленные перед нами цель и задачи были достигнуты в полном объёме и, опираясь на его результаты, можно сделать следующие выводы:

Международным морским спором является столкновение интересов субъектов международного морского права, имеющее формальное выражение в несовпадении точек зрения на обстоятельства и правовые

нормы, сопровождающееся нарушением принципов международного морского права, а также предъявлением претензий в процессе использования Мирового Океана и его ресурсов. Зачастую возникновение морского спора сопровождается нарушением таких принципов международного морского права, как принцип свободы открытого моря, использования открытого моря в мирных целях, рационального использования морских ресурсов, предотвращения загрязнения морской среды, исключительной юрисдикции государства флага и принцип свободы морских научных исследований.

Указанные принципы направлены на рациональное пользование всеми ресурсами Мирового океана, охрану морского пространства, а также на обеспечение безопасности государств, осуществляющих законную деятельность в открытом море. Следовательно, их нарушение, а также нарушение норм морского права влечет за собой неизбежное столкновение интересов государств и возникновение международных споров, связанных с деятельностью в Мировом океане.

Проведённый анализ статистических данных позволил говорить, что, несмотря на неоспоримые достоинства арбитражного разбирательства, по состоянию на 10 апреля 2013 года арбитраж в качестве обязательной процедуры в соответствии со статьей 287 Конвенции ООН по морскому праву выбрало лишь 8 из 62 государств. Предпочтение же государства отдают Международному трибуналу по морскому праву: 37 государств сделали соответствующие заявления, на втором месте - Международный Суд ООН.

Следовательно, можно поставить под сомнение целесообразность закрепления арбитража в качестве обязательного органа для рассмотрения споров в случаях, если государства или не сделали заявления, или не смогли договориться. Статистика выбора большинством государств Трибунала позволяет сделать вывод, что именно в данный орган и должны поступать споры в случаях, когда государства не приняли одну и ту же процедуру для урегулирования спора.

Сравнив практику двух судебных органов, мы пришли к выводу, что основной массив в практической деятельности Международного Суда ООН, применительно к морскому праву, составляют дела о делимитации морских пространств. В свою очередь Международный трибунал ООН по морскому праву в большей степени занимается рассмотрением вопросов о незамедлительном освобождении судов и экипажа, а также о назначении временных мер.

Возможно, официальное нормативное закрепление разграничения компетенции Международного Суда и Трибунала в сфере разрешения морских споров помогло бы избежать фрагментации морского права, возникновения которой опасались некоторые ученые-юристы.

В процессе исследования практики Трибунала, выявлено, что наблюдается тенденция к уменьшению Трибуналом суммы, которую необходимо выплатить в качестве залога, относительно той суммы, которую истребует государство. Помимо этого, в своей практической деятельности Трибуналу часто приходится толковать и уточнять многие положения Конвенции, касающиеся, в частности, оснований для задержания иностранных судов, а также вопросы, связанные с залогом и факторами, влияющими на его сумму.

Проблема ареста морских судов имеет исключительно важное значение для всех участников морских правоотношений, особенно в последнее время, когда морские суда все чаще подвергаются аресту, который не связан с морскими требованиями. В этой связи необходимо отметить роль Международного Трибунала по морскому праву в незамедлительном освобождении арестованного судна и экипажа. Однако правом обратиться в Трибунал по данному основанию обладают только государства - участники Конвенции 1982 г.

По нашему мнению, в связи с неоспоримой значимостью и распространенностью дел, связанных с арестом судов и экипажа, и как следствие незамедлительным освобождением, представляется важным

обеспечить возможность обращения с подобными спорами в Трибунал всех государств, участвующих в процессе использования Мирового океана.

Камера по спорам, касающимся морского дна, являясь, в сущности, особым судебным учреждением, пока приняла только одно решение - консультативное заключение об объеме ответственности государства, которое поручается за деятельность физического или юридического лица, ведущего деятельность на морском дне от его имени. В этом заключении изложены правовые позиции, которые будут определять основные параметры работы судебных учреждений, а также деятельности государств.

По нашему мнению, необходимость создания в рамках Камеры по спорам, касающимся морского дна, камеры *ad hoc*, предусмотренная Конвенцией ООН по морскому праву, может быть подвергнута сомнению. Практика деятельности самой Камеры по спорам, касающимся морского дна, невелика, нет такого массива дел, чтобы для их рассмотрения создавалось отдельное подразделение в камере, которая по сути сама является структурным подразделением Трибунала.

Подводя итог дипломного исследования, можно сделать вывод о том, что любые разногласия, возникающие в связи с использованием Мирового океана, затрагивают интересы всего международного сообщества, и, следовательно, требуют для своего решения объединенных усилий всех государств. В этой связи нужно отметить эффективность современного механизма разрешения споров, установленного Конвенцией 1982 г., учитывающего необходимость незамедлительного и окончательного урегулирования различных видов морских споров.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

Нормативно-правовые акты:

1. Устав Организации Объединённых Наций от 26. 06. 1945 г. [Электронный ресурс]//Официальный сайт Организации Объединённых Наций/ URL: <http://www.un.org>
2. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS) (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982) (с изм. от 23.07.1994)
3. Статут Международного Суда (Сан-Франциско, 26 июня 1945 г.)// [Электронный ресурс]//Официальный сайт Организации Объединённых Наций/ URL: <http://www.un.org>
4. Международная конвенция об аресте судов 1999 года (Заключена в г. Женеве 12.03.1999). [Электронный ресурс] // Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации / URL: <http://www.docs.cntd.ru>
5. Женевская конвенция о рыболовстве и охране живых ресурсов открытого моря от 1958 года.)// [Электронный ресурс]//Официальный сайт Организации Объединённых Наций/ URL: <http://www.un.org>
6. Конвенция Организации Объединенных Наций о признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений (Заключена в г. Нью-Йорке в 1958 г.) (вместе со "Статусом Конвенции о признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений (Нью-Йорк, 10 июня 1958 года)" (по состоянию на 24.04.2017)). [Электронный ресурс] //СПС КонсультантПлюс/ URL: <https://www.consultant.ru>
7. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 N 81-ФЗ (ред. от 29.12.2017). [Электронный ресурс] //СПС КонсультантПлюс/ URL: <https://www.consultant.ru>

8. Решение от 2 февраля 2018 года по делу «Делимитация морских пространств в Карибском море и Тихом океане и о сухопутной границе в северной части Исла-Портильос» (Коста-Рика против Никарагуа) [Электронный ресурс] Официальный сайт Международного Суда ООН/ URL: www.icj-cij.org/ru

9. Консультативное заключение Камеры по спорам, касающимся морского дна, относительно обязанностей и обязательств государств, поручившихся за физических и юридических лиц применительно к деятельности в Районе от 4 марта 2011 года// Информационно-библиографическая система ООН - ЮНБИС-НЕТ/ URL: <http://unbisnet.un.org>

Научная и учебная литература:

1. Абгарян Д.Р. Практика международного трибунала по морскому праву: монография. - «Юстицинформ», 2015 г. [Электронный ресурс]//Система ГАРАНТ: <http://base.garant.ru>

2. Абэ Каку Сириль Арно. Правовой механизм делимитации морской границы в международном праве: на примере Кот-д'Ивуара и Ганы // Вопросы российского и международного права. 2017. Том 7. № 7А. С. 292-301.

3. Ануфриева, Л.П. Международное публичное право / Л.П. Ануфриева, К.А. Бекашев, М.Е. Волосов и др. - М.: ООО «Перспектив-Н», 1999. - 635 с.

4. Богуш Г. И. Дело судна «Арктик Санрайз» в Международном трибунале по морскому праву// Международное правосудие, 2014, С.3-10

5. Брехова Н.А. Современные международно-правовые средства разрешения морских споров [Текст]: автореф. дис. ... канд. юрид. наук / Брехова Н.А. – М.:2003. – 221 с.

6. Вылегжанин А.Н. Международное экономическое право. Учебное пособие// «Перспектив» - 2016 г. С. 170.

7. Ерпылева Н.Ю. - Международный коммерческий арбитраж: правовые основы функционирования// М.: Журнал «Международное право» - 2013 г. – С.1-74
8. Курмазов А. А. Конфликты в сфере рыболовства: классификация и методы разрешения // Известия ТИНРО. 2004 г. – С. 409-416
9. Лукашук И.И.. Международное право: особенная часть: учебник для студентов юридических факультетов и вузов. - Изд. 3-е, перераб. и доп. – М.: Волтерс Клувер. – 2005 г. – С. 517
10. Международное морское право: учебное пособие / Д. Н. Джунусова; М-во образования и науки Российской Федерации, Астраханский гос. ун-т. - Астрахань: Астраханский ун-т, 2012
11. Международное право. Словарь-справочник/Андрей Хридошкин, Петр Макушев // Litres - 2017 г. С.300
12. Новая философская энциклопедия/ Под редакцией В. С. Стёпина. - 2-е изд., испр. и допол. - М.: Мысль, 2010 г. - 405 с.
13. Пограничный словарь. - М.: Академия Федеральной ПС РФ. 2002.- 260с.
14. Политика: Толковый словарь / Дж. Андерхилл, С. Барретт, П. Бернелл и др.; под ред. А. Маклина. - М.: ИНФРАМ: Весь Мир, 2001
15. Толстых В. Л. Международный трибунал по морскому праву: особенности, эволюция и судебная практика Вестник НГУ. Серия: Право. 2011
16. Хубиева М.Р. Практика международных судов и арбитражей, предусмотренных в Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.: Дисс. к.ю.н. М., 2012г. – 181 с.

Источники на иностранном языке:

1. Seymour J. The International Tribunal for the Law of the Sea: A Great Mistake? (The Earl Snyder Lecture in International Law) // Indiana Journal of Global Legal Studies. V.13. 2006. P.35
2. Stephens T., Hutton G. What Future for Deep Seabed Mining in the Pacific? // Asia Pacific Journal of Environmental Law. V. 13. 2011. P. 151-158.
3. Responsibilities and Obligations of States Sponsoring Persons and Entities with Respect to Activities in the Area // American Journal of International Law. M. 105. 2011. P. 755.

Интернет-ресурсы:

1. Официальный сайт Организации Объединенных Наций/ URL: <http://www.un.org>
2. Официальный сайт Постоянной Палаты Третейского суда/ URL: <https://pca-cpa.org>
3. Официальный сайт Международного трибунала по морскому праву// URL: <https://www.itlos.org>
4. Пресс-релиз Международного трибунала ООН по морскому праву от 4 декабря 1997 года [Электронный ресурс]//Официальный сайт Международного трибунала по морскому праву/URL: <https://www.itlos.org>
5. Пресс-релиз Международного трибунала ООН по морскому праву от 1 июля 1999 года [Электронный ресурс]//Официальный сайт Международного трибунала по морскому праву/URL: <https://www.itlos.org>
6. Пресс-релиз Международного трибунала ООН по морскому праву от 7 февраля 2000 года [Электронный ресурс]//Официальный сайт Международного трибунала по морскому праву/URL: <https://www.itlos.org>
7. Пресс-релиз Международного трибунала ООН по морскому праву от 15 декабря 2000 года [Электронный ресурс]//Официальный сайт Международного трибунала по морскому праву/URL: <https://www.itlos.org>

8. Пресс-релиз Международного трибунала ООН по морскому праву от 23 декабря 2002 года [Электронный ресурс]//Официальный сайт Международного трибунала по морскому праву/URL: <https://www.itlos.org>

9. Пресс-релиз Международного трибунала ООН по морскому праву от 22 ноября 2013 года [Электронный ресурс]//Официальный сайт Международного трибунала по морскому праву/URL: <https://www.itlos.org>

10. Пресс-релиз Международного трибунала по морскому праву от 24 августа 2015 года [Электронный ресурс]//Официальный сайт Международного трибунала по морскому праву/URL: <https://www.itlos.org>

11. Доклад Международного суда 1 августа 1997 – 31 июля 1998 года// [Электронный ресурс] Официальный сайт Международного Суда ООН/ URL: www.icj-cij.org/ru

12. Доклад Международного суда 1 августа 2016 – 31 июля 2017 года// [Электронный ресурс] Официальный сайт Международного Суда ООН/ URL: www.icj-cij.org/ru

13. Годовой доклад Международного трибунала по морскому праву за 2017 год [Электронный ресурс]// Информационно-библиографическая система ООН - ЮНБИС-НЕТ/ URL: <http://unbisnet.un.org>