

Settlement of Disputes concerning Insular Territories in the Framework of the International Court of Justice (Summary)

*Konstantin V. Timokhin**

Disputes concerning insular territories (rocks, isles, islands, etc.) are spread throughout the world: Spratly Islands, Hanish Islands, Falkland Islands. Some of the disputes have a long history and still cannot be settled due to different reasons: economic privileges such as access to mineral and biological resources; strategic advantages; and political calculations, such as national pride.

Some of the advantages of insular territories are encompassed in the definition of an island which is included in both 1958 Convention on Territorial Sea and Contiguous Zone and in 1982 UN Convention on the Law of the Sea.

It is also important to look at the mode of acquisition of territories which can be divided into two categories: by peaceful means (discovery, effective occupation, cession) and by use of force. The international community had banned the latter and this fact is stated in many international treaties.

Methods which are applicable to the dispute resolution concerning insular territories as well as other issues can be divided into two groups: negotiations and application to the services of a third party. To the latter group belongs the International Court of Justice, which had been active in the sphere of dispute resolution concerning islands. It delivered judgments in 8 cases concerning sovereignty over islands and also in several cases where islands were important part of the case. Three more cases concerning islands are in the docket of the Court.

In the conclusion it is essential to mark the importance of the international law for the international community. The role of the International Court of Justice is vital for the further development and proper implementation of the international law. Support for it and its activities had been expressed in the UN Declaration of the Millennium. Russian President has also expressed his support for the Court. This can be confirmed by the fact that in March 2007 there was adopted the law endorsing jurisdiction of the Court.

* Konstantin V. Timokhin – post-graduate student of the Chair of International Law, Diplomatic Academy of the Ministry of Foreign Affairs.

МЕЖДУНАРОДНОЕ КОСМИЧЕСКОЕ ПРАВО

ГЛОНАСС – конкурирующая глобальная навигационная спутниковая система

*Ш.А. Абдурахманова**

Сравнительно давно (с 1980-х годов) под влиянием научно-технического прогресса и сопутствующих факторов во многих государствах обсуждается и реализуется задача перевода транспортной (кроме прочего) системы на обслуживание в киберпространстве. Под «обслуживанием» в данном случае, как правило, имеется в виду задача, кажущаяся на первый взгляд простой: ориентация транспортных средств в пространстве с помощью спутниковых средств. Этого можно достичь, например, посредством системы ГЛОНАСС¹.

Про ГЛОНАСС так часто в последнее время говорится по телевидению, что и «широкая публика» имеет элементарные представления об этой системе. Последние сведения о ее развитии по телевидению сообщил, в частности, 22 января 2007 года министр обороны РФ, заместитель председателя правительства РФ Сергей Иванов.

В дополнение к этим сведениям имеют значение некоторые новейшие «технические» данные, которые можно почерпнуть и из Интерне-

* Абдурахманова Шахло Абдугафуровна – соискатель кафедры международного права МГИМО (У) МИД РФ.

¹ См.: <http://www.glonass-center.ru/lett1r.html>. ГЛОНАСС в завершенном виде состоит из 24 спутников, которые, находясь в заданных точках на высоких орбитах, непрерывно излучают в сторону Земли специальные навигационные сигналы. Любой человек или транспортное средство, оснащенные специальным прибором для приема и обработки этих сигналов, могут с высокой точностью в любой точке Земли и околоземного пространства определить собственные координаты и скорость движения, а также осуществить привязку к точному времени. Обязанности по управлению и эксплуатации системы ГЛОНАСС возложены на Министерство обороны Российской Федерации (Космические войска).

та. Так, 25 декабря 2006 года Роскосмос при помощи ракетносителя «Протон-К», осуществил с космодрома Байконур вывод на орбиту трех спутников указанной системы. Ожидается, что на территории России ГЛОНАСС в полном объеме заработает к концу 2007 года, когда на орбиту будут выведены требующиеся 24 спутника данной системы. А весь земной шар система должна охватить к концу 2009 года².

ГЛОНАСС, которая первоначально (еще в советские времена) разрабатывалась исключительно в военных целях³, сегодня предназначена также для определения с помощью портативных навигаторов местоположения и скорости движения гражданских морских, воздушных и сухопутных объектов с точностью до метра. (Ограничения на точность определения координат для гражданских потребителей ГЛОНАСС сняты Министерством обороны РФ с 1 января 2007 года.)

Когда уже в названии статьи мы задаемся вопросом о том, не является ли эта система конкурирующей, то имеем в виду прежде всего и почти исключительно широко используемую в мире американскую спутниковую систему GPS⁴, которую ГЛОНАСС в известной мере «догоняет». Создаваемая европейская система GALILEO, как представляется, еще долго не сможет сравниться с ними, хотя Европа в этом плане стремится «обрести независимость».

Заметим, что лишь 21 мая 2002 года Совет Европы принял Регламент ЕС 876/20002, которым учреждалось Совместное предприятие

² Параллельно продолжают запуски других спутников: 24 декабря 2006 г. Роскосмос вывел на орбиту спутник «Меридиан», который предназначен для обеспечения связи морских судов и самолетов ледовой разведки в районе Северного морского пути с береговыми и наземными станциями, а также для расширения сети станций спутниковой связи северных районов Сибири и Дальнего Востока в интересах развития экономики РФ.

³ Запуск первого спутника по программе ГЛОНАСС состоялся 12 октября 1982 года. Система была официально принята в эксплуатацию 24 сентября 1993 года. Интересный факт: Правительство СССР еще на 10-й Аэронавигационной конференции ИКАО (1991 год) предлагало мировому авиационному сообществу использовать на безвозмездной (!) основе созданную советскими учеными и конструкторами систему ГЛОНАСС. При этом гарантировалось функционирование системы не менее 15 лет с момента ее полного развертывания в 1995 году. Остается догадываться о политических мотивах такого «подарка», который был отвергнут.

⁴ Система GPS (Global Positioning Systems) развивается с 1978 года. Причем первоначально также исключительно в военном варианте. Американские военные долго сопротивлялись использованию данной системы и для гражданских целей. Это проявлялось, кроме прочего, в создании искусственных сигналов – помех, понижающих точность определения координат гражданскими GPS-приемниками.

Galileo⁵. Данный орган со штаб-квартирой в Брюсселе наделялся статусом юридического лица. Его учредителями являются ЕС, представленный Комиссией, Европейское космическое агентство, Европейский инвестиционный банк. Членом Galileo может быть любое предприятие, предоставляющее обслуживание данному органу.

Некоторые государства – члены ЕС заявили, что указанная Программа допускает излишнюю свободу доступа к GPS. Кроме того, 25 апреля 2002 года Европейский суд вынес суждение (judgment) в связи с противоречием проекта GALILEO статье 1 (7) (b) Регламента Совета (ЕС) 323/199, дополняющего Регламент Совета (ЕС) 2299/89 относительно Кодекса поведения компьютеризированных резервных систем (CRS). После того как судом первой инстанции эти суждения были признаны несостоятельными, Программа GALILEO продолжила свое развитие.

Для данной темы немаловажным является тот факт, что с 9 по 10 апреля 2007 года в здании правительства Москвы (при поддержке Роскосмоса и правительства Москвы) состоится Международный форум по спутниковой навигации. Форум, как предполагается, представит российскому и зарубежному деловому сообществу исчерпывающую информацию о различных аспектах использования спутниковой навигации в российской экономике. И хотя международно-правовые вопросы данной проблематики, насколько нам известно, на Форуме не намечается обсуждать⁶, не вызывает сомнения огромная важность документов Форума и для юристов-международников.

Учитывая многопрофильность возможного использования ГЛОНАСС, мы сосредоточим внимание на одном ее аспекте – использовании для целей аэронавигации. Это тем более оправданно, что аэронавигационный аспект в рамках систем ГЛОНАСС, GPS и GALILEO в настоящее время получает приоритет (хотя основной их коммерчес-

⁵ Jan. A. Krupski. From Airbus Industrie to European Aerospace. 1998 Annals of Air and Space Law. Vol. XXIII. P. 258.

⁶ Известная нам предварительная программа работы Форума включает такие вопросы: об инновационных технологиях спутниковой навигации – системах ГЛОНАСС, GPS и GALILEO; о рынках навигационных услуг, потребностях различных отраслей экономики России в навигационной информации; о принципах российской государственной политики в области использования спутниковых навигационных систем; о возможностях построения новых типов высокорентабельного бизнеса на основе технологии спутниковой навигации; об опыте ведущих российских и зарубежных компаний в разработке и использовании оборудования и технологий спутниковой навигации; об услугах и технологиях позиционирования в сотовых сетях связи.

кий эффект, до 90%, не в этой сфере). При анализе этого чрезвычайно важного аспекта затрагиваются практически все общие вопросы использования ГЛОНАСС.

Вообще с конца 80-х годов специалисты в области управления воздушным движением (УВД) особенно интенсивно стали настаивать на том, что «возможность внедрения в будущем систем связи, навигации и разведки (CNS) с помощью спутников является одним из интереснейших аспектов современной гражданской авиации. Авиационное сообщество в целом получит громадное преимущество, если ряд правовых проблем, относящихся к аэронавигационной CNS с помощью спутников, будут решены»⁷.

Чрезвычайно важен в этой связи факт, о котором мы частично упоминали. 5 февраля 1996 года Министерство транспорта РФ письменно связалось с президентом ИКАО по вопросу использования системы ГЛОНАСС. В этом письме РФ, во-первых, подтвердила сделанное ею на 10-й Аэронавигационной конференции ИКАО предложение (см. сноску 2 выше) о предоставлении (при условии выделения необходимых средств) канала стандартной точности системы ГЛОНАСС мировому авиационному сообществу на недискриминационной основе на период 15 лет без взимания с пользователей прямых сборов.

Во-вторых, Россия выразила надежду, что разрабатываемые ИКАО SARP's⁸ будут совместимы с характеристиками системы ГЛОНАСС и наоборот: что различные государства будут вводить необходимые для них дополнения в соответствующие документы и технические требования для повышения эффективности использования системы ГЛОНАСС с учетом SARP's ИКАО.

В-третьих, в письме подчеркивалось, что предоставление системы ГЛОНАСС мировому авиационному сообществу не имеет целью каким-либо образом ограничить права любого государства по осуществлению контроля за производством полетов воздушных судов и соблюдением правил безопасности полетов в своем суверенном воздушном пространстве.

⁷ Khan A.H. Aeronautical Communication, Navigation and Surveillance by Satellite – Towards a Global framework for Civil Aviation? – In: T.L. Masson-Zwaan and P.M.J. Mendes de Leon (eds.), *Air and Space Law: De Lege Ferenda*, 1992. Kluwer Academic Publishers. Printed in the Netherlands. P. 43-51.

⁸ От англ. Standards and Recommended Practices – Стандарты и Рекомендуемая практика (регламенты ИКАО).

Учитывая то обстоятельство, что ИКАО должна выполнять функции координирующей международной организации в деле реализации на глобальной основе будущей аэронавигационной системы, Россия выразила готовность заключить соглашение с ИКАО о применении системы ГЛОНАСС мировым авиационным сообществом как элемента GNSS⁹ с приведенными выше характеристиками.

В ходе 15-го заседания своей 147-й сессии, состоявшегося 14 марта 1996 года, Совет ИКАО рассмотрел данный вопрос. На основе принятого на этом заседании решения Генеральный секретарь ИКАО информировал министра транспорта России о приемлемости для ИКАО предложенных мер и в ответ на следующее его письмо от 4 июня 1996 года информировал министра: «Мое настоящее письмо о принятии представляет собой взаимное соглашение между правительством Российской Федерации и Международной организацией гражданской авиации о глобальной навигационной спутниковой системе ГЛОНАСС»¹⁰.

Это Соглашение оказалось, однако, бездействующим, в чем легко просчитываются практически интересы США, связанные с GPS.

Кроме того, Глобальная спутниковая аэронавигационная система уже не может замыкаться только на гражданской авиации, которой занимается ИКАО. В воздушном пространстве, кроме гражданских воздушных судов, перемещаются государственные воздушные суда, космические и аэрокосмические аппараты, ракеты, воздушных шары и змеи, шары-зонды, снаряды, парашютисты. Передвижение в воздушном пространстве всех этих объектов и аппаратов приобрело системный характер, и потому к «воздушному движению» (аэронавигации) сегодня необходимо подходить комплексно, указанные аппараты и объекты непосредственно влияют на безопасность друг друга.

ГЛОНАСС (как и GPS и GALILEO) – только часть общемирового процесса перехода на автоматизированную систему управления воздушным движением (АС УВД) с помощью спутников, которая на английском языке полностью называется CNS/ATM. Точнее сказать, часть глобального процесса перехода на общение, управление в киберпространстве¹¹. Именно в этом контексте в Окончательном Докла-

⁹ Global Navigation Satellite System – Глобальная навигационная спутниковая система.

¹⁰ ICAO Doc. 9626.

¹¹ Кристальный Б.В. О законодательстве об использовании глобальных информационных сетей в России // Тезисы Восьмой всероссийской конференции «Проблемы законодательства в сфере информатизации». 21 ноября 2000 года, Президиум Российской академии наук, Москва; Северин В.А. Правовое регулирование информационных отношений // Вестник МГУ. Серия «Право». 2000. № 5. С. 21-36.

де конференции Unispace III (Вена, 19-30 июля 1999 года) также был поставлен вопрос о необходимости иметь нечто подобное SARP's (Стандартам и Рекомендуемой практике) ИКАО в области «интегрированного» воздушно/космического контроля¹².

Кроме того, на конференции отмечались проблемы финансирования, возмещения расходов, международной собственности (ИКАО, ВТО), гражданско-правовой ответственности, глобального доступа, прав/обязанностей государств-пользователей. Добавим, что в данной области существует еще ряд общих вопросов: суверенитет государств и свобода международной электросвязи, особая роль Международного союза электросвязи (МСЭ), правовая природа регламентов МСЭ, тайна сообщений в киберпространстве и киберпиратство, национальная оборона и использование средств электросвязи, виды нарушений при пользовании средствами электросвязи, ответственность пользователей, ответственность перед пользователями, разрешение споров, судебные и арбитражные аспекты и т.д.

При всем сказанном может показаться странным, что совсем недавно, на 32-й сессии Юридического комитета ИКАО в марте 2004 года принято решение о «преждевременности» соответствующей универсальной Конвенции в данной сфере (при признании ее «настоятельно необходимой»)¹³.

Создается впечатление, что ведущие специалисты мирового аэрокосмического сообщества достаточно трезво оценивают степень технической готовности повсеместно перейти от эксперимента к использованию космической спутниковой технологии для целей обслуживания аэронавигации.

Следует также иметь в виду, что ГЛОНАСС, как и вся автоматизированная система CNS/ATM (включая также GNSS, GPS, ГЛОНАСС, GALILEO) не может быть изолированной от правового статуса и особенностей режима использования частей воздушного пространства, в которых происходят соответствующие полеты. И субъекты, обладающие тем или иным правовым титулом в отношении конкретного участка воздушного пространства, сегодня все более в состоянии вносить непреднамеренную дезорганизацию в конкретные киберсвязи на уровне АС УВД путем создания электромагнитных, радио- и прочих помех.

¹² Air & Space Law, vol. XXIV Number 4/5, 1999.

¹³ Khan A.H. Op. cit. P. 27.

Не говоря уже о возможном намеренном вмешательстве, вплоть до кибертерроризма¹⁴.

Далее. Опыт двенадцати ведущих европейских стран, которые, не отказываясь от суверенитета на воздушное пространство, взаимно открыли границы национального воздушного пространства, значительно облегчает и внедрение в практику рассматриваемых спутниковых систем. Имеется в виду тот факт, что с введением режима регионального пространства общего пользования в Европейском союзе 1 января 1993 года были отменены все двусторонние договоры относительно деятельности воздушного транспорта. После этого воздушные сообщения в общем пространстве стали осуществляться без получения предварительного разрешения со стороны других государств Евросоюза¹⁵.

Соответственно и пользование системой CNS/ATM в таком пространстве и даже внедрение ее значительно упрощаются. Как нам представляется, вообще можно подумать об установлении *функционального киберпространства* и его различных видов. В нашем случае это может быть киберпространство CNS/ATM, в том числе – GNSS.

Но далеко не все политические регионы следуют этому примеру.

Кроме того, с учетом сохраняющегося традиционного недоверия многих государств друг к другу и обострения международных отношений в последнее время вряд ли можно рассчитывать на всеобщее одинаковое применение соответствующего «спутникового обслуживания» как к гражданским, так и к военным летательным аппаратам или аппаратам двойного назначения.

Общий порядок полетов с использованием спутниковой системы CNS/ATM в пределах *открытого воздушного пространства* (воздушного пространства международной территории общего пользования) и само предоставление услуг данной системы обладают спецификой по сравнению с тем, как это делается в пределах государственной территории (суверенного воздушного пространства)¹⁶.

¹⁴ Мелков Г. М. Испания - Марокко: территориальный спор // Московский журнал международного права. 4/2002/48. С. 44-52; Постников В.В. Морские границы России // Московский журнал международного права. 4/2002/48. С. 53-64.

¹⁵ Balfour John. European Community Air Law. - Butterworths. London, Dublin, Edinburgh. 1995; Jan. A. Krupski. From Airbus Industrie to European Aerospace. 1998 Annals of Air and Space Law. Vol XXXIII.

¹⁶ См.: Бордунов В.Д., Копылов М.Н. Правовой режим международного воздушного пространства / В кн.: Вопросы морского и воздушного права. М., 1979. С. 93-103.

Действующий в открытом воздушном пространстве принцип свободы его исследования и использования, на первый взгляд, полностью снимает все вопросы относительно условий развертывания здесь и применения системы спутниковой CNS/АТМ, в том числе ГЛОНАСС. Вместе с тем действующий здесь принцип свободы полетов согласно Женевской конвенции об открытом море 1958 года и Конвенции ООН по морскому праву 1982 года [7, п. 1 «в» ст. 87] предполагает, что режим открытого моря определяется не только их положениями, но и другими применимыми международными документами.

В интересующем нас аспекте к таким «другим применимым международным документам» относится в первую очередь Чикагская конвенция 1944 г. Статья 12 последней, в частности, определяет: «Над открытым морем действующими являются правила, установленные в соответствии с настоящей Конвенцией». Конкретно это основные правила полетов, содержащиеся в приложении 2 к Чикагской конвенции 1944 года, отклонение от которых недопустимо. Иное дело, что это только «основные» правила, и в целом ряде районов открытого моря и Антарктики государства вводят (зачастую вынужденно) собственные правила такого рода. Но, как представляется, полеты с использованием систем ГЛОНАСС, GPS, Galileo и иных систем, способных предоставлять спутниковую CNS/АТМ, следует в конечном итоге связывать именно с «основными» правилами полетов.

Таким образом, регламентация производства полетов в открытом воздушном пространстве государственных (в большинстве случаев военных) воздушных судов остается вне рамок императивных требований ст. 12 Чикагской конвенции 1944 г., приложения 2 к ней и других документов. Не говоря уже о летательных аппаратах, не являющихся воздушными судами. Но объективные обстоятельства вынуждают государства и применительно к полетам государственных аппаратов придерживаться здесь единообразной практики. Поэтому уже давно сложился обычай соблюдения правил полетов ИКАО государственными воздушными судами. Полагаем, что в универсальной Конвенции по вопросам спутниковой системы CNS/АТМ – в том числе GNSS, проект которой уже предложен на 32-й сессии Юридического комитета ИКАО в марте 2004 года, – данный обычай должен быть кодифицирован применительно к рассматриваемой системе.

В заключение отметим полезность (как в Западной Европе) повсеместного образования функционального воздушного пространства

несколькими государствами при сохранении за каждым из них своего суверенного воздушного пространства как части их территории. Это создает благоприятные возможности для образования «киберпространства или множества пространств CNS/АТМ». Разумеется, следует просчитать всю практическую выгоду от такого подхода, предусматривающего максимально благоприятные возможности для реализации именно концепции и конкретных параметров спутниковой системы CNS/АТМ. Может так случиться, что в таких «киберпространствах CNS/АТМ» (и в «киберпространстве GNSS») будет конкурировать множество систем (по крайней мере упоминавшиеся основные три).

Во всяком случае, не вызывает сомнений желательность и возможность действия системы ГЛОНАСС прежде всего на территории государств – участников СНГ. В этом плане «региональная» конвенция была бы полезна.

GLONASS – Competing Global Satellite Navigation System (Summary)

Shakhlo A. Abdurahmanova

The article is devoted to the international legal problems of introduction into international and national practice of the satellite systems of remote control of air navigation (the US GPS, Russian GLONASS, and European Galileo) in the context of creating of the corresponding global system of GNSS.

*Shakhlo A. Abdurahmanova – post-graduate student of the Chair of International Law, MGIMO-University MFA Russia.