

¹⁴ Из последних работ см., например, Plan G. Navigation regime in the Turkish Straits for merchant ships in peacetime. Marine Policy, 1996, Vol.20, No.1, p. 15—27.

¹⁵ Участниками конвенции сегодня являются Австралия, Австрия, Болгария, Великобритания, Греция, Италия, Кипр, Россия, Румыния, Турция, Украина, Франция, Югославия и Япония.

¹⁶ Согласно последнему докладу МИД Турции (за 1994 г.), к основным пользователям Проливами относились Россия, Украина, Болгария, Румыния, Греция, Кипр, Норвегия, Италия. Видное место занимали суда под флагами Мальты, Панамы и Либерии.

¹⁷ Док. ЕС 1776/96. Февраль 1996 г. Приложение 4.

Статья поступила в редакцию в апреле 1996 г.

ИМО И ПРОБЛЕМЫ ПРОХОДА ПО АРХИПЕЛАЖНЫМ ВОДАМ

Курт Джонсон*

Остановлюсь на трех основных моментах.

Во-первых, необходимость свободы навигации, включая беспрепятственный транзит под, через и над проливами, что является важным для развития мировой экономики и физической безопасности людей.

Во-вторых, для того чтобы поддерживать свободу навигации, архипелажное государство должно определять морские линии, которые совпадают с наиболее используемыми международными путями.

В-третьих, международная морская авиация должна выдвигать предложения по определению архипелажных морских линий и устанавливать соответствующую процедуру, давать руководящие принципы для того, чтобы действовать в духе Конвенции 1982 года.

А теперь несколько слов о свободе навигации. Попрошу иметь в виду, что эта тема имеет огромное значение для каждой из ваших стран, потому что она способствует защите, физической безопасности личности и свободе мореходства.

* Помощник по международному праву военно-морского прокурора Военно-морского командования США в Тихом океане (г. Гонолулу, штат Гавайи).

Моря покрывают 70% территории земного шара. Ключевые элементы военной стратегии Соединенных Штатов — это авангардное присутствие, сильные союзы и способность отвечать на кризисную ситуацию. Поэтому так необходимо свободно проходить через архипелажные линии и осуществлять пролеты над ними.

Важно быть мобильным. Можно привести в связи с этим несколько примеров. Предположим, идет группа военных кораблей из Японии в Персидский залив через Малаккский пролив, но если бы этот пролив был закрыт, пришлось бы огибать много островов и идти вдоль побережья Австралии. Это потребовало бы 2,9 млн. долл. в качестве дополнительных расходов на топливо.

Как видите, мы руководствуемся не только военными соображениями, но и соображениями здоровой экономики. Она тоже требует свободы мореходства. Например, по Южно-Китайскому морю. Мы изучали этот вопрос, и было отмечено, что многие страны заинтересованы в свободе навигации в этом районе.

Сумма ежегодной международной торговли составляет в этом районе 1,5 трлн. долл. Здесь проходит 8 тыс. крупных торговых судов в год (данные за 1993 г.). Везут сырье, железную руду, нефть на север и на восток, в промышленно развитые страны Северной Азии.

Кроме того, идет поток грузов на юг и юго-восток. За один день проходит 114 судов, они везут 4 млн. 300 тыс. т грузов через Малаккский пролив.

Если бы здесь произошло нарушение судоходства, это имело бы серьезные последствия. Если бы пришлось менять маршрут, то это обошлось бы в 600 млн. долл. в день.

Не хочу приводить множество статистических данных, но привлекаю внимание лишь к вопросу о том, насколько важна свобода навигации для нас всех. Никто не говорит о том, чтобы закрывать проливы или принимать драконовские законы, но этот вопрос обсуждается.

Вопрос состоит в том, как должным образом надо определять архипелажные морские границы. Свобода прохода через архипелажные моря способствует защите экономических интересов каждого государства.

Если такие линии определяются неправильно, то это непреднамеренно нарушает физическую безопасность и коммерческие интересы. Это будет равносильно тому, что проходы через эти воды окажутся вообще заблокированными.

Конвенция по морскому праву определяет, что такое архипелажное государство. Дается в ней также определение архипелагов как островов, которые соединяются водами и другими естественными чертами ландшафта, и при этом создается определенное геогра-

фическое единство. Такое определение дано в статье 47 конвенции.

Сейчас существуют 16 государств, которые претендуют на статус архипелажного государства, включая Филиппины и Индонезию.

В соответствии с конвенцией (но не обязательно) архипелажное государство может разрешать пролет и проход над своими архипелажными водами. Закон в деталях говорит о том, каким образом определять архипелажные моря. Это пути, обычно используемые в международной торговле для прохода судов и пролета самолетов. Обычно используются навигационные пути — линии от входа до исхода.

Существуют и схемы раздельного движения. Все это оговорено в международных соглашениях. Если проходит прокладка линии, то нужно сообщать об этом компетентной международной организации.

ИМО — Международная морская организация — это единственный инструмент, который занимается данным вопросом и действует на основе Конвенции по морскому праву.

А теперь, что такое навигационные права на архипелагах?

Прежде всего о проходе через эти моря. Об этом говорится в статье 53 Конвенции по морскому праву. Там говорится о проходе не только гражданских, но и военных кораблей и пролете военных самолетов. Проход через архипелажные моря означает пользование правом свободы навигации обычным способом.

Здесь не должно быть никаких препятствий прохода через архипелажные воды. Суда и самолеты не должны приближаться более чем на 25 морских миль к территории. Право прохода существует независимо от того, определяет ли архипелажное государство свои линии прохода.

Если не определяет, то проход осуществляется через обычно используемые в навигации международные морские пути. Но здесь нельзя ни временно приостанавливать движение, ни препятствовать ему.

Помимо архипелажных морей все суда имеют ограниченное право мирного прохода, так как это относится и к территориальным водам. То есть подводные лодки должны подниматься на поверхность и идти под национальным флагом. Нельзя производить запуск самолетов и возвращать их обратно, то есть ограничиваются права мирного прохода.

Есть еще определенные условия — это условия, связанные с таможней, финансами, эмиграцией, рыболовством, загрязнением, санитарными нормами и т.д. Это необходимо для обеспечения безопасности архипелажного государства. Но эти интересы должны защищаться недискриминационным характером запрета прохода.

Среди архипелажных государств Индонезия и Филиппины занимают особенно важное положение. Надо строго соблюдать правила прохода через их архипелажные моря. Здесь происходит завязка многих стратегических и экономических интересов. Проливы здесь, особенно это касается Индонезии, представляют иногда пробоку, через которую трудно пройти, а здесь осуществляется связь Тихого и Индийского океанов. Необходимо соблюдать режим архипелажных морей. Может быть, это более сложно, чем в других частях земного шара, но здесь идет очень большой поток стратегического сырья, переправляются военные соединения и т.д.

Страны не всегда выполняют требования статьи 53 Конвенции по морскому праву. Индонезия внесла свои предложения, но там говорится только о небольшом количестве ограниченных путей прохода. В ноябре 1994 года Филиппины заявили, что они дают только два пути прохода. Предложения, которые вносились этими странами, не полностью отвечают требованиям Конвенции по международному праву и не позволяют нормально использовать все навигационные пути.

Необходимо, чтобы ИМО давала одобрения того или иного пути до того, как он вводится в действие, потому что здесь затрагиваются интересы всего морского общества. Поступают предложения, что необходимо внести сюда определенные модификации.

Индонезия и Филиппины расположены в важнейшем районе земного шара в отношении морской навигации. Поэтому то, что они предлагают, должно способствовать прямому беспрепятственному проходу, не должно нарушать торговлю и угрожать физической безопасности. Очень важно создать механизм, который являлся бы межгосударственным механизмом.

Важно включать также и вопросы защиты окружающей среды. Все спорные вопросы должны передаваться на рассмотрение Международной морской организации, и она должна действовать на основе Конвенции о морском праве. Международная организация должна принимать предложения и, рассматривая их, выносить соответствующие решения в отношении архипелажных государств и морей. В конвенции определяются основные международные правила и стандарты, касающиеся прохода кораблей. Решения принимаются большинством государств, интересы которых оказываются затронутыми.

Закон о морском праве — это необходимая предпосылка для того, чтобы определять морские линии. Но могут приниматься только такие пути и отдельные схемы движения, которые отвечают интересам большинства государств, как об этом говорится в статье 53 Конвенции по морскому праву. Однако пока что ни одно из архипелажных государств не внесло своих предложений на рас-

смотрение ИМО. Тем не менее определенные правила и процедуры приняты этой организацией. Они могут подлежать пересмотру.

Лучше если бы ИМО принимала различные процедуры и правила до того, как начнется практическое осуществление движения по определенным путям. Должно быть единообразие в курсах, и здесь новшества не следует поощрять. Нововведения должны вводиться только тогда, когда в этом есть абсолютная необходимость, иначе это будет препятствовать движению.

И наконец, мы руководствуемся определенными критериями, когда принимаем решения. Мы говорим о том, что должны использоваться нормальные пути, обычные навигационные каналы. Должны прокладываться пути одинакового удобства, должна учитываться плотность движения и существующие модели движения. Должен рассматриваться вопрос о глубине вод, должно определяться, достаточно ли такой глубины для международной навигации.

И наконец, навигационные предупреждения. Эти моменты должны учитываться, когда подается какое-либо предложение об определении линии. Должны учитываться также и права архипелажных государств, об этом говорится в статье 53 Конвенции по морскому праву.

И в заключение: для развития мировой экономики необходимо развивать судоходство и иметь стабильный режим, который бы обеспечивал свободу судоходства, включая архипелажный проход. Этот режим определен в Конвенции по морскому праву. Там сопоставляются интересы морских и приморских государств. Здесь достигнуты определенные успехи, и многие государства в настоящее время предоставляют неограниченную навигационную свободу и действуют на основе конвенции и обычного международного права.

Далее. Архипелажное государство, если оно стремится проложить линию, должно руководствоваться тем, какие пути уже существуют для морской навигации и пролета самолетов, иначе будет подорвана свобода навигации.

И третий момент. ИМО — это единственная компетентная организация для принятия и рассмотрения предложений по определению архипелажных морских линий. Здесь должны учитываться права прохода через архипелажные морские линии. ИМО должна рассматривать все предложения в данной отрасли до того, как они будут введены в силу.

При движении в морях при архипелажных государствах надо руководствоваться статьей 53 Конвенции по морскому праву.

Статья представляет собой изложение мыслей автора, высказанных им на состоявшейся в Москве в конце 1995 года международной конференции «50 лет ООН и международное право».