

ПРАВО МЕЖДУНАРОДНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Свобода открытого моря и борьба с терроризмом

*Анянова Е.С.**

*Кулебякин В.Н.***

В статье рассматривается введение контроля за судами, находящимися в открытом море, с целью предотвращения распространения оружия массового уничтожения (ОМУ) и его попадания в руки террористических группировок. Данные меры реализуются в рамках Инициативы по безопасности в борьбе с распространением оружия массового уничтожения (ИБОР-ОМУ) и Протоколов 2005 г. к Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, 1988 г. (далее – Конвенция 1988 г.), а также Протокола о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе, 1988 г. (далее – Протокол 1988 г.) Названная Инициатива закреплена в ряде двусторонних соглашений. Протокол 2005 г. к Конвенции 1988 г. ратифицирован незначительным количеством государств, что подчеркивает неоднозначное восприятие мировым сообществом действий, по существу означающих ограничение свобод открытого моря. В связи с этим говорить о формировании новых норм, направленных на борьбу с деятельностью, связанной с терроризмом в данной области, преждевременно.

* Анянова Екатерина Сергеевна – к.ю.н., докторант кафедры международного права МГИМО (У) МИД России . Ekaterina.Anyanova@gmail.com.

** Кулебякин Вячеслав Николаевич – к.ю.н., профессор кафедры международного права МГИМО (У) МИД России.

Ключевые слова: охрана мореплавания; свобода судоходства; терроризм на море; оружие массового уничтожения.

События 11 сентября 2001 г., террористические акты в России, Испании и других странах заставили мировое сообщество сделать вывод, что для борьбы с терроризмом необходимо повышение уровня безопасности. Дополнительные меры должны быть приняты повсеместно с тем, чтобы предотвратить крупномасштабные террористические нападения. Ряд резолюций Совета Безопасности ООН недвусмысленно охарактеризовал террористические атаки как угрозу международному миру и безопасности, тем самым причислив терроризм к наиболее тяжким международным преступлениям.

Одним из самых уязвимых участков с точки зрения контроля над связанной с терроризмом деятельностью является открытое море. Свобода открытого моря, включающая в себя свободу мореплавания, не означает, что данная территория должна стать неконтролируемым «оазисом» для противоправной деятельности, в особенности для терроризма и транспортировки ОМУ. В ст. 88 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (далее – Конвенция 1982 г.) подчеркивается, что открытое море резервируется только для мирных целей. Однако как основание для борьбы с терроризмом и транспортировкой ОМУ данное положение представляется слишком общим и недостаточным. Необъятность Мирового океана и его огромное значение для экономики привели к правовому формированию понятия открытого моря, на которое не распространяется территориальный суверенитет государств на протяжении веков¹. Принцип свободы открытого моря стал одним из основных принципов международного права². В истории международного права свобода открытого моря была признана не всегда. Попытки ограничить свободу открытого моря по политическим причинам происходили постоянно: запрет пользоваться Эгейским морем во время военных действий между Афинами и Спартой, расширение власти Венеции над Адрией³ в 1000–1500 гг., притязания британских, голландских, испанских и португальских властей на части мирового океана вплоть до XIX в. Как юридическая концепция свобода открытого моря сформировалась в международном праве в XVII в. (исследование Гуго Гроция “*Mare Liberum seu de jure quod Batavis competit ad indicana commercia dissertation*” из книги “*De iure praedae*”, где он защищал интересы других государств, включая Нидерланды, от исключительной

власти Великобритании над морскими территориями и морскими путями⁴). Концепция не была признана во время жизни Гроция и наткнулась на сильную критику со стороны английского юриста Селдена в его концепции *Mare Clausum*, защищающей в интересах Англии присвоение морских пространств. После этой «битвы концепций» Гроций стал самым цитируемым автором на века, а свобода открытого моря стала правилом международного обычного права. В результате работы третьей конференции Организации Объединенных Наций (ООН) по морскому праву 1973-1982 гг. была принята Конвенция 1982 г. Статья 87 этой Конвенции предусматривает, что открытое море должно быть открыто для всех государств, в том числе и для не имеющих выхода к морю. Свобода открытого моря включает в себя свободу судоходства, свободу полетов над ним, свободу прокладывать подводные кабели и трубопроводы, свободу возводить искусственные острова и другие сооружения, свободу рыболовства и свободу научных исследований. Свобода открытого моря осуществляется с соблюдением международного права и с учетом интересов всех государств.

Весь ход исторического развития самой концепции свободы судоходства демонстрирует, что данная свобода была провозглашена для того, чтобы сделать открытое море свободным от территориальных притязаний любого из государств, облегчить в первую очередь торговый оборот, но ни в коем случае не создать «оазис» для преступников и противоправной деятельности. Свобода судоходства не является абсолютной. Она подвержена определенным ограничениям⁵. Все эти ограничения направлены на защиту общих интересов мирового сообщества (безопасность судоходства, защита окружающей среды и т.д.). Самое главное – чтобы подобный контроль над территорией открытого моря не становился чрезмерным. «Правильный баланс»⁶ между свободой, безопасностью и охраной мореплавания является одной из основных задач современного международного права. В соответствии с международным правом в открытом море государство флага обладает исключительной юрисдикцией над своим судном (ст. 92 Конвенции 1982 г.) Однако третьи государства также могут обладать некоторыми правами в отношении иностранных судов в открытом море. Такие права должны быть четко отражены в Конвенции 1982 г. либо в другом соглашении⁷. В частности, ст. 110 Конвенции 1982 г. предусматривает право посещения, обыска, задержания, ареста и преследования судов в открытом море, если имеются основания подозревать,

что их экипажи занимаются пиратством, работоторговлей, несанкционированным вещанием, а также если судно не имеет национальности или если судно имеет в действительности ту же национальность, что и осматриваемое судно. Также свобода открытого моря может быть ограничена в целях борьбы с контрабандой, незаконным оборотом наркотических и психотропных веществ, в случае аварий, приводящих к загрязнению моря нефтью и др.

Значительные опасения стала вызывать возможность транспортировки ОМУ в открытом море, а также беспрепятственное передвижение там террористов. Вопрос противодействия террористическим группировкам в открытом море недостаточно урегулирован в международном праве.

Одним из первых документов по охране судоходства была Резолюция Ассамблеи Международной морской организации (ИМО) А.545 (13), принятая в ноябре 1983 г. «Меры по предотвращению актов пиратства и вооруженного разбоя в отношении судов»⁸. Резолюция касалась вопросов пиратства (в открытом море или в исключительной экономической зоне) и вооруженных нападений на суда.

Следующая резолюция А.584 (14) «Меры по предотвращению незаконных актов, которые угрожают безопасности судов, а также их пассажирам и экипажу»⁹ по теме охраны судоходства была принята 20 ноября 1985 г. на 14 сессии Ассамблеи ИМО. В 1986 г. был принят Циркуляр Комитета по безопасности на море № 443 «Меры по предотвращению незаконных актов, направленных против пассажиров и экипажей на борту судов»¹⁰.

Проблема морского терроризма обсуждалась на заседании Шестого комитета Генеральной Ассамблеи ООН. Специальное положение включено в резолюцию 40/61¹¹, предусматривающее изучение проблемы терроризма в отношении морских судов и принятие соответствующих мер. В результате 10 марта 1988 г. на конференции в Риме была принята Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства. Протокол, принятый совместно с Конвенцией, распространяет ее положения на стационарные платформы, расположенные на континентальном шельфе.

Оба документа вступили в силу 1 марта 1992 г. К настоящему времени 160 государств ратифицировали Конвенцию о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства. Протокол 1988 г. был ратифицирован 148 государствами.

После 11 сентября 2001 г. опасения, вызванные способностью террористов транспортировать оружие по морю и даже уходить от преследования, были усилены возросшим количеством случаев задержания подозрительных судов. Так, суда под флагами Йемена, Сомали и тихоокеанского острова Тонга были обнаружены секретными службами США и Норвегии и предположительно принадлежали сети Аль-Каида. В 2003 г. восемь пакистанцев, пытаясь избежать задержания, прыгнули в воду с судна в итальянском порту Триест. Судно шло из Каира. Тогда же были арестованы 15 пакистанцев, которые находились на борту грузового судна в Касабланке (Марокко) с денежными средствами, фальшивыми документами и картами итальянских городов. Тот факт, что большинство судов, где были обнаружены подозрительные лица, находились под флагами государств, широко применяющих практику «удобного флага» (Панамы, Либерии и др.), подчеркивает необходимость тщательно контролировать международное судоходство.

С целью легализации контроля судов в открытом море для предотвращения транспортировки ОМУ, а также радиоактивных материалов США выдвинули инициативу ИБОР-ОМУ. Данная программа была поддержана Австралией, Францией, Германией, Италией, Японией, Голландией, Польшей, Португалией, Испанией, Великобританией, которые 4 сентября 2003 г. в Париже приняли Заявление о принципах Инициативы. В Заявлении подчеркивается необходимость противодействия транспортировке ядерного, химического и биологического оружия. Также в нем указывается, что все действия будут предприниматься в соответствии с национальным и международным правом. Участники Инициативы обязуются не транспортировать и не способствовать транспортировке ОМУ, а также препятствовать в совершении подобных действий любому лицу, находящемуся под их юрисдикцией. Инициативой предусматривается при наличии достаточных оснований возможность подняться на борт и осмотреть любое подозрительное судно за пределами территориального моря. Подозрительный груз может быть арестован.

В рамках заключенных между государствами соглашений допускается применение оружия для обеспечения безопасности контролирующего персонала на борту судов, не превышая, однако, минимальной степени применения оружия, которая необходима и адекватна при данных обстоятельствах. Особо подчеркивается неотъемлемое право каждого сотрудника службы безопасности на самооборону. Если судно,

которое должно быть подвергнуто инспекции, находится под флагом государства – участника Инициативы, компетентный орган данного государства предварительно запрашивают о согласии¹². Подобные меры в отношении третьего государства интерпретируются участниками Инициативы не как ограничение его суверенитета, а как подтверждение того, что государства работают вместе на правовой основе. Определенным преимуществом является требование о своевременном информировании государств – участников Инициативы о предполагаемой угрозе. Для проведения указанных операций предусмотрены соответствующие меры предосторожности. В частности, при проведении инспекции государство должно не ставить под угрозу безопасность жизни на море, должным образом учитывать охрану судна и его груза, коммерческие и торговые интересы государства флага, обеспечивать доступными средствами экологическую безопасность, охрану человеческого достоинства лиц, находящихся на борту досматриваемого судна, соблюдение прав человека, а также возможность капитана судна как можно скорее связаться с собственником судна, его администратором или государством флага. Позднее для участия в этой Инициативе были привлечены государства «удобных» флагов: Либерия, Панама, Багамы, Греция, Мальта, Кипр, Маршалловы острова, Сент-Винсент и Гренадины. На настоящий момент участниками Инициативы стали более 100 государств. Несмотря на значительные усилия, программу ИБОР-ОМУ не подписали Китай, Индия, Индонезия, Малайзия, Пакистан и Южная Корея. После некоторых оговорок к Инициативе присоединилась Россия.

Многие специалисты указывают, что программа не доработана. К примеру, отсутствуют четкие критерии для принятия решения об осмотре или задержании подозреваемого судна. Еще одним из недостатков данной Инициативы считается тот факт, что для программы не были созданы ни секретариат, ни формальная организация, которая выступала бы в качестве координирующего органа. В рамках Инициативы регулярно проводятся учения, в том числе имитации поднятия на борт судов, с целью отработки соответствующих процедур. Такие тренировки направлены на то, чтобы сделать Инициативу более «популярной» среди общественности, а также придать ей черты устрашающего средства для потенциальных преступников.

В международном морском праве борьба с терроризмом как повод для задержания иностранного судна в открытом море не предусмотрен.

Нестыковка Инициативы с положениями Конвенции 1982 г. в отношении свободы открытого моря и права мирного прохода объясняется значительностью угрозы распространения ОМУ. По вопросам юридического обоснования Инициативы однозначного мнения не сформировалось. Некоторые критиковали данную Инициативу, как оставшуюся за пределами действующего международного права. Некоторые обосновывали данные программы Резолюциями СБ ООН 1540¹³ и 1718¹⁴, а также принятыми позднее Протоколами 2005 г. к Конвенции и Протоколу 1988 г. и имеющимися в рамках данной программы соглашениями с государствами. Также в качестве обоснования ИБОР-ОМУ упоминалось право государств на самооборону в соответствии с положениями ст. 51 Устава ООН.

В соглашениях между правительством США и правительствами других государств о сотрудничестве в борьбе с распространением ОМУ, средств доставки и соответствующих материалов по морю упоминаются положения Резолюции СБ ООН 1540 (2004), Конвенция о запрещении разработки, производства, накопления и применения химического оружия и его уничтожении, 1993 г., Договор о нераспространении ядерного оружия, 1968 г., Конвенция о запрещении разработки, производства и накопления запасов бактериологического (биологического) и токсинного оружия и об их уничтожении, 1972 г., Международный Кодекс по охране судов и портовых средств, 2002 г., Протоколы 2005 г., двусторонние соглашения между Правительством США и Правительствами других государств в отношении правовой помощи по затронутым аспектам, а также положения международного обычного морского права и Конвенции 1982 г. Несмотря на попытки обосновать Инициативу уже имеющимися международно-правовыми актами, ссылки на них носят, скорее, общий характер. Представляется, что для придания Инициативе подлинного международно-правового статуса необходимо ее договорное оформление и увязка с принципами международного морского права. Этому могло бы способствовать создание специализированной организации (либо спецоргана в рамках ИМО), которая занималась бы обменом информацией между участвующими государствами, деятельностью по координации совместных усилий и финансированием. Такой организацией могут разрабатываться рекомендации или приниматься определенные решения касательно производимых инспекций судов. Случаи задержания иностранных судов в открытом море и недостаточная правовая обоснованность

Инициативы вызвали не только критику, но и предложения обратиться в Международный Трибунал по морскому праву или любой другой компетентный в этом отношении юридический орган¹⁵, что, однако, до сих пор не было сделано. Недостаточная легитимность процедуры задержания в рамках Инициативы, неурегулированные вопросы ответственности и двусторонний характер Инициативы¹⁶ стали причинами того, что первоначально выбранный подход двусторонних соглашений было решено сделать временным. Имеются опасения, что ОМУ может быть незаконно провезено через территорию государства, не участвующего в Инициативе. На проходившей в 2001 г. 22 сессии Ассамблеи ИМО была принята Резолюция А 924 (22) «Об обзоре мер и процедур для предотвращения террористических актов, угрожающих безопасности пассажиров и экипажей, а также безопасности судов»¹⁷. Резолюция была посвящена необходимости пересмотра существующих норм безопасности. Комитету по безопасности на море, Правовому Комитету и Комитету по упрощению формальностей было поручено оценить необходимость пересмотра соответствующих документов, включая Конвенцию и Протокол 1988 г. Правовой комитет начал рассмотрение новых мер по охране мореплавания на своей 84 сессии, которая проходила 22–26 апреля 2002 г. США внесли большую часть предложений по пересмотру существующих документов. Эти предложения сформировали «основу»¹⁸ для пересмотра Конвенции и Протокола 1988 г. Во время обсуждения поправок Турция предложила изменить название конвенции на «Террористические акты и преступления, содействующие совершению актов, направленных против безопасности морского судоходства и охраны морского судоходства». Предложение было отклонено, так как участники конференции опасались, что переговоры в отношении определения понятия терроризма затянутся на очень продолжительный период времени. Разработка окончательной версии поправок в форме Протоколов к Конвенции и Протоколу 1988 г. продлилась три с половиной года. Протоколы были приняты на дипломатической конференции, которая проводилась в октябре 2005 г. При этом не только Протоколы 2005 г., но и сама Конвенция не ратифицированы многими странами Африки и Азии. Что касается непосредственно Протоколов 2005 г., то они не ратифицированы не только Российской Федерацией, но и самими инициаторами данных поправок – США. Таким образом, глобальной поддержки данные инициативы не нашли.

В отношении их будущего сложно сделать определенные прогнозы. Если повышение уровня безопасности на морском транспорте окажется достаточным для предотвращения террористических актов на море, скорее всего, данные документы так и останутся начатой, но незавершенной инициативой по усилению глобального контроля над территорией открытого моря. Однако история развития морского права, в частности, принятие Конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС), 1974 г., а также Конвенции относительно вмешательства в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению нефтью, 1969 г., свидетельствует об определенной особенности формирования международного морского права. Как и во многих других отраслях международного права, поправки в правовой режим морского судоходства вносятся после того, как происходит очередное чрезвычайное происшествие. Видимо, и в данном случае, если произойдет следующий теракт на море, мировым сообществом все-таки будет принято решение об усилении контроля за транспортными средствами в открытом море, что в свою очередь «подтолкнет» ратификацию указанных выше документов.

Ст. 8bis Протокола к Конвенции 1988 г. предусматривает возможность для представителей третьего государства посещать, обыскивать, задерживать судно в открытом море, груз и персонал на борту и применять силу при необходимости, если имеются разумные основания полагать, что судно или лицо на борту судна вовлечены в совершение преступления, предусмотренного Конвенцией 1988 г., Протоколом 1988 г., либо Протоколами 2005 г.

Во время названной конференции было подчеркнуто, что вступление иностранных представителей на борт судна в открытом море должно быть исключением, а не общим правилом. Для применения такой процедуры необходимы четкие основания. Правовой комитет ИМО во время своей встречи в апреле 2004 г. признал, что поднятие на борт судна является «вторжением» в основополагающий принцип свободы судоходства в открытом море и исключительную юрисдикцию государств флага над своими судами. Представители судоходной промышленности подчеркивали, что они полностью понимают и разделяют опасения по вопросам охраны морского судоходства. Тем не менее, свобода судоходства должна быть гарантирована. Посещение судна (и дальнейшие меры) в открытом море представителями иностранного государства должны проводиться только при выраженном разрешении государства флага. Это разрешение может быть сделано на индивидуальной

основе в отношении каждого судна или посредством специального сообщения Генеральному секретарю ИМО заранее.

В соответствии с положениями ст.8 *bis* государства-участники принимают во внимание опасности и трудности, связанные с высадкой на судно в море и досмотром его груза. Для этого государство, запрашивающее разрешение у государства флага, просит подтвердить заявление о национальности и разрешение высадиться на судно и принять в отношении этого судна надлежащие меры, которые могут включать остановку судна, досмотр судна, его груза и лиц на борту, а также опрос экипажа с целью определить было ли совершено, совершается или готово совершиться преступление. Государство флага может разрешить совершить такие действия или ответить отказом. Одной из дополнительных гарантий могло бы быть предупреждение других сторон о наличии риска в регионе, если запрашиваемая сторона не отвечает. Запрашивающий Участник незамедлительно информирует государство флага о результатах высадки, досмотра и задержания. В ст. 8 *bis* рекомендуется избегать применения силы, кроме случаев, когда это необходимо для обеспечения безопасности. В качестве дополнительных гарантий соблюдения норм международного права во время производимых инспекций ст.8*bis* (10) предусматривает необходимость обеспечения безопасности человеческой жизни, судна и его груза, экологической безопасности на море, соблюдения норм международного права в области прав человека и международного права в целом, а также учета коммерческих и юридических интересов государства флага. Также необходимо проинформировать капитана судна о намерении произвести высадку на судно и предоставить капитану возможность связаться с собственником судна и государством флага при первой же возможности. Таким образом, капитан может проверить, была ли высадка на борт судна разрешена соответствующим образом. Такая гарантия необходима. Легко представить себе ситуацию, когда капитан, находясь в открытом море, решит, что досматривающее судно является пиратским. С другой стороны, также можно представить себе ситуацию, когда пираты поднимаются на борт судна с позволения капитана, который полагает, что это действия, производимые в соответствии с Протоколом. Кроме того, досмотр судна, перевозящего определенные вещества, к примеру, легковоспламеняющиеся, является очень опасным.

Государства должны стараться избежать необоснованного задержания судна. В ст.8 *bis* (10) (b) предусмотрена ответственность

за причиненные ущерб, вред или убытки при необоснованности инспекций, либо их противоправности. Это положение было включено в текст Протоколов 2005 г. для того чтобы гарантировать обоснованность задержаний. Специальные правила для компенсации за любые вред, ущерб или потери в результате неправомерных действий были заимствованы из ст.110(3) Конвенции 1982 г. Статья 8 *bis* (10)(d) предусматривает, что на должностных лицах правоохранительных органов или других уполномоченных должностных лицах должны быть четкие внешние знаки, позволяющие опознать их как состоящие на государственной службе. Государство-участник также должно гарантировать, что исполняющие данные меры официальные лица обладают соответствующей компетенцией для их осуществления.

Анализ сложившегося положения позволяет сделать вывод, что в международном праве вопрос борьбы с терроризмом в открытом море недостаточно урегулирован. Угроза терроризма требуют от международного сообщества осуществления, в первую очередь, совместных действий¹⁹. Ведущая роль здесь принадлежит Совету Безопасности ООН. В определенной степени Протоколы 2005 г. к Конвенции и Протоколу 1988 г. направлены на заполнение этого пробела. В то же время программа по осуществлению контроля за судами в открытом море в целях борьбы с терроризмом вызвала существенные опасения со стороны основных судоходных держав, и вследствие этого меры по досмотру судов до настоящего времени не были ими одобрены. Это относится и к официальной позиции Российской Федерации, которая также не ратифицировала указанные Протоколы. Подход России к ИБОР основан на том, что вся деятельность в рамках Инициативы должна осуществляться на следующих принципах:

- совместимость с нормами международного права, в том числе с положениями международных договоров в области нераспространения и экспортного контроля;
- соответствие национальным законодательствам;
- совпадение оценок угроз и добровольность в принятии решений;
- воздержание от препятствий законному экономическому и научно-техническому сотрудничеству;
- задействование потенциала ООН и других международных институтов и механизмов;
- ненаправленность априори против каких-то отдельных стран.

Государства Группы 8-ми подчеркивают, что предотвращение распространения оружия массового уничтожения и средств его доставки является важнейшим фактором для поддержания международного мира и безопасности. Особое значение придается принятию эффективных мер борьбы с незаконным оборотом ОМУ-материалов и средств их доставки среди прочего через укрепление практических возможностей в области правоприменения, а также путем введения и укрепления эффективных мер экспортного контроля, в том числе с помощью Инициативы по безопасности в борьбе с распространением ОМУ. Безусловно, борьба с терроризмом – этой чумой XXI в. должна быть комплексной. В данном контексте нельзя допустить, чтобы огромная территория, каковой, в частности, является открытое море, не была охвачена режимом противодействия терроризму. Однако первоочередной задачей остается наделение международного сотрудничества в этой области твердой международно-правовой основой. Без этого антитеррористические акции могут стать лишь удобным прикрытием для произвола, недопустимого злоупотребления силой. Многолетние, пока бесплодные, попытки разработать всеобъемлющее соглашение по борьбе с терроризмом, наконец, должны увенчаться положительным результатом. Для этого требуется только одно условие – реальная добрая воля со стороны большинства государств. Те, кто будет против, поставят себя в незавидное положение.

Основным препятствием является двустандартность подходов к проблеме терроризма. Целый ряд государств, кто открыто, кто тайно, либо инспирируют террористические акции, либо спонсируют их, используя в своих политических интересах. Борьба с терроризмом будет успешной только тогда, когда международное сообщество однозначно признает террор тягчайшим международным преступлением, влекущим за собой ответственность как государств, поощряющих террористические группировки либо преступно бездействующих, уклоняющихся от борьбы с террористическими проявлениями, так и конкретных исполнителей террористических атак.

Террористы должны в полной мере осознавать, что международное сообщество едино в неприятии террора как метода политической борьбы и что, под каким бы предлогом ни был совершен террористический акт, справедливое возмездие будет неотвратимым.

Freedom of the High Seas and Struggle against Terrorism (Summary)

*Ekaterina S. Anyanova**

*Viacheslav N. Kulebiakin***

The article deals with the problem of illegal transportations of weapons of mass destruction (WMD) in the high seas. The basic principle of the international maritime law – freedom of the high seas – provides in particular for freedom of navigation. However freedom of navigation may contradict to the necessity of prevention of illegal transportation of WMD by the terrorist groups, which is deemed to be a part of the international “War on terrorism”. Measures of suppression of the illegal transportation of WMD are carried out in frames of the Proliferation Security Initiative (PSI) and the 2005 Protocols to the 1988 Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation (SUA Convention) and the 1988 Protocol for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Fixed Platform Located on the Continental Shelf (SUA Protocol). At present the PSI is regulated by means of the bilateral agreements, which are fulfilled by the signatory states.

Keywords: maritime security; freedom of navigation; terrorism at sea; weapon of mass destruction.

* Ekaterina S. Anyanova – Ph.D in Law, doctoral candidate of the Chair of International Law, MGIMO-University MFA Russia. Ekaterina.Anyanova@gmail.com.

** Viacheslav N. Kulebiakin – Ph.D in Law, professor of the Chair of International Law, MGIMO-University MFA Russia.

- ¹ Вылегжанин А.Н., Гуреев С.А., Иванов Г.Г. Международное морское право. М. 2003. С. 23 и сл. Stemmler L. Schiffssicherheit zwischen Freiheit der Meere, Wettbewerb und Regulierungen. Oldenburg, 2001. S. 37.
- ² Blishchenko I.P. (ed.) The International Law of the Sea. Moscow, 1988. P. 18. Международное право. Под ред. А.Н.Вылегжанина. М. 2012. С. 750.
- ³ Stemmler L. Schiffssicherheit zwischen Freiheit der Meere, Wettbewerb und Regulierungen. P.37.
- ⁴ Вылегжанин А.Н. Морские природные ресурсы (международно-правовой режим). М. 2001. С. 26. Anand R.O. Freedom of the Seas Past, Present and Future // Caminos H. (ed.) Law of the Sea. Aldershot, 2001. PP. 261 – 279. P. 262.
- ⁵ Delbrueck J., Wolfrum R. Voelkerrecht. Vol. I/2. Berlin, 2002. S. 346.
- ⁶ Krieken van P.I. Terrorism and the international legal order. The Hague, 2002. P. 156.
- ⁷ Hasselmann C.-G. Die Freiheit der Handelsschiffahrt. Kehl am Rhein, 1987. S. 98.
- ⁸ IMO Doc. A.545 (13) Measures to prevent acts of piracy and armed robbery against ships, 17 November 1983.
- ⁹ IMO Doc. A.584 (14) Measures to Prevent Unlawful Acts which Threaten the Safety of Ships and the Security of their Passengers and Crews, 20 November 1985.
- ¹⁰ IMO Doc. MSC/Circ. 443 Measures to prevent unlawful acts against passengers and crew onboard ships (MSC/Circ.443), 26 September 1986.
- ¹¹ UN Doc. A/RES/40/61 GA Resolution ‘Measures to prevent international terrorism which endangers or takes innocent human lives or jeopardizes fundamental freedoms and study of the underlying causes of those forms of terrorism and acts of violence which lie in misery, frustration, grievance and despair and which cause some people to sacrifice human lives, including their own, in an attempt to effect radical changes’, 9 December 1985.
- ¹² Roach J.A. Proliferation Security Initiative (PSI): Countering Proliferation by Sea // Nordquist M. et al. (eds.) Recent developments in the law of the sea and China. Boston/Leiden, 2006. PP. 351 – 424. P. 353.
- ¹³ UN Doc. S/RES/1540 (2004) UN SC Resolution 1540, 28 April 2004.
- ¹⁴ UN Doc. S/RES/1718 (2006) UN SC Resolution 1718, 14 October 2006.
- ¹⁵ Valencia M.J. The Proliferation Security Initiative: Making Waves in Asia. London, 2005. P. 41.
- ¹⁶ Ibid. P. 46.
- ¹⁷ IMO Doc. A.924 (22) Review of measures and procedures to prevent acts of terrorism which threaten the security of passengers and crews and the safety of ships, 20 November 2001.
- ¹⁸ Mbiah K. The revision of the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation, 1988, and its Protocol of 1988 Relating to Fixed Platforms Located on the Continental Shelf // Mukherjee P.K. et al. (eds.) Maritime violence and other security issues at sea: the proceedings of the symposium on maritime violence and other security issues at sea. Malmoe, 2002. PP. 193 – 219. P. 217.
- ¹⁹ Ibid. S. 97.