



25.10.2013, 12:53 Мурманская область

МНЕНИЯ

Мнение эксперта: пираты «Гринпис» и судно «Arctic Sunrise»

Как известно, **18 сентября** несколько активистов «Гринпис» попытались подняться на нефтяную платформу «Приразломная» компании «Газпром», находящуюся внутри российской исключительной экономической зоны (ИЭЗ), с собой у них были веревки и плакаты. Они осуществили эту попытку на надувном средстве, спущенном с судна «Гринпис», моторной яхты «Arctic Sunrise». Вскоре они были задержаны российской береговой охраной. 19 сентября российская береговая охрана высадилась на борт самого «Arctic Sunrise» (судна, плавающего под флагом Нидерландов) — это произошло

внутри ИЭЗ, но вне территориальных вод России — и задержала всех, находившихся на борту.

Я уже писал в блоге на [The Conversation](#) о том, почему протестующие активисты «Гринпис» без всякого сомнения не являются пиратами в терминах международного права. (Коротко говоря, их действия не были ни насильственными, ни направленными против другого судна.) [Даже Владимир Путин с этим согласен](#), тем не менее, активистам и всем, кто находился на борту «Arctic Sunrise», было предъявлено обвинение в «пиратстве в составе организованной группы».

В данный момент правительство Нидерландов подало арбитражный иск против России по поводу задержания «Arctic Sunrise», судя по всему, оспаривающий законность ареста судна. Разбирательство будет состоять из двух частей: а) попытки добиться освобождения судна и членов экипажа; и б) собственно разбирательства по существу дела, касающегося законности действий России по отношению как к тем, кто был задержан на платформе, так и к «Arctic Sunrise».

Дело будет рассматривать арбитражная комиссия, сформированная в соответствии

с Конвенцией ООН по морскому праву. Эта комиссия сможет вынести предписание освободить «Arctic Sunrise» в качестве временной меры, или, если комиссия не будет сформирована в течение двух недель, в полномочиях Международного трибунала по морскому праву будет рассмотрено дело о незамедлительном освобождении судна и членов экипажа (часть 5 ст. 290 Конвенции).

Я отметил ранее — возможно, довольно опрометчиво, — что оговорки, сделанные Россией в отношении механизма разрешения споров в рамках Конвенции, могут создать проблемы для подобного судопроизводства. (Оговорка подразумевает исключение споров, возникающих из определенных категорий правоприменительных действий.) То, что написано ниже, — в основном, объяснение, почему этого, скорее всего, не произойдет. Предупреждаю: это длинная и довольно специальная запись.

Незамедлительное освобождение и временные меры

Разбирательство, посвященное незамедлительному освобождению, связано только с обязательством освобождения судна и команды судна «незамедлительно... после предоставления залога или иного финансового

обеспечения». Было задержание законным или нет — не важно. Предписание незамедлительно освободить судно и членов экипажа на основании предоставленного разумного залога может в любом случае быть вынесено арбитражным судом или Международным трибуналом по морскому праву.

Разбирательство, посвященной незамедлительному освобождению, проходит в соответствии со статьей 292 Конвенции. Как объясняется ниже, оговоренные Россией исключения в отношении правоприменительных действий, касаются только споров, указанных в частях 2 и 3 статьи 297. Таким образом, сделанные Россией оговорки не являются препятствием для незамедлительного освобождения в соответствии со статьей 292.

В Конвенции не говорится о безусловном обязательстве в любом случае немедленно освободить судна и членов экипажа на основании предоставленного разумного залога. (В противном случае это чрезвычайно осложнило бы деятельность в рамках борьбы с пиратством.) Статья 292 относится к ситуациям, когда государство, под чьим флагом плавает судно, утверждает, что государство, задержавшее судно,

«не соблюдает положения настоящей Конвенции о незамедлительном освобождении судна или его экипажа после предоставления разумного залога». Этих положений немного, обычно они касаются выполнения законов, касающихся рыболовства (статья 73) или вопросов, связанных с загрязнением среды (статьи 220 и 226). Таких же очевидных обязательств, связанных с нефтяными платформами и нарушением их зон безопасности, нет (см. ниже).

Таким образом, представляется наиболее вероятным, что Нидерланды будут пытаться добиться освобождения судна и экипажа как временных мер для «обеспечения соответствующих прав сторон» до вынесения окончательного решения, в соответствии со статьей 290 Конвенции. Распоряжение об освобождении судна «**ARA Libertad**», пусть и при совсем других обстоятельствах, было вынесено Международным трибуналом по морскому праву в 2012 году как временная мера.

В случае если арбитраж не удастся сформировать в течение десяти дней, Международный трибунал по морскому праву может провести разбирательство в отношении незамедлительного освобождения, либо других временных мер.

Юрисдикция арбитража

В пресс-релизе «Гринпис» говорится о том что слушания будут проводиться описанным в Приложении VIII арбитражем. Это кажется мне странным: когда дело доходит до урегулирования споров, Конвенция предоставляет сторонам набор вариантов для выбора. Однако если варианты, выбранные сторонами, различны (Нидерланды выбрали Международный суд ООН, тогда как Россия предпочла арбитраж, описанный в Приложении VII, или арбитраж, описанный в Приложении VIII Конвенции), обычно «по умолчанию» используется арбитраж, описанный в Приложении VII.

Арбитражи, описанные в Приложении VII Конвенции, обладают общей компетенцией в спорах по морскому праву, возникающих в рамках Конвенции. Арбитражи, описанные в Приложении VIII Конвенции, представляют собой комиссии специалистов для рассмотрения споров, «касающихся 1) рыболовства, 2) защиты и сохранения морской среды, 3) морских научных исследований или 4) судоходства» (статья 1 Приложения VIII). Нидерланды, возможно, предпочли сослаться на Приложение VIII прежде, чем на Приложение VII, по стратегическим причинам, в частности, пытаюсь представить

спор как относящийся к правам судоходства в ИЭЗ.

Это имело бы смысл, так как **Россия при ратификации Конвенции** заявила, что не принимает обязательные процессы урегулирования споров в отношении споров, «касающихся действий правоохранительных органов по отношению к использованию суверенных прав или юрисдикции».

Интерпретирование этого положения требует описания контекста. Заложенные в Конвенции «обязательные» процедуры урегулирования споров сложны, но, по существу:

- споры должны находиться в рамках Конвенции;
- если споры касаются использования «суверенных прав или юрисдикции» (например, полномочий прибрежных государств в ИЭЗ), то они должны подпадать под одну из категорий споров, перечисленных в статье 297;
- но это не может исключаться одной из лазеек, допускаемых статьей 298 (которые я называю несколько широким термином «оговорки»).

Дело в том, что российские оговорки допускаются статьей 298, но только для того, чтобы исключить споры, «касающиеся деятельности по обеспечению соблюдения законов в отношении осуществления суверенных прав или юрисдикции, которые исключаются из компетенции суда или арбитража на основании пунктов 2 и 3 статьи

297». Это значит, что оговорки не могут касаться споров на основании части 1 статьи 297, которые включают случаи, когда осуществление суверенных прав прибрежными государствами противоречит «свободам и правам судоходства» (или «другим правомерным с точки зрения международного права видам использования моря», которые применимы к ИЭЗ на основании статьи 58 Конвенции).

Выбор арбитража, описанного в Приложении VIII, может быть свидетельством намерений Нидерландов сосредоточить свои претензии на препятствовании свободе навигации судна «Arctic Sunrise».

Существо дела: есть ли у России аргументы?

Самые убедительные доводы России касаются юрисдикции, распространяющейся на нефтяные платформы. Международное право позволяет государствам объявлять зонами безопасности территорию в 500 метров вокруг закрепленных платформ, например, нефтяных вышек, и тот, кто находится на такой закрепленной платформе, подпадает под действие законов прибрежного государства (статья 60 Конвенции). Так, Австралия применяет Закон о преступлениях

1914 года к закрепленным платформам согласно Закону о конструкциях в море 1987 года. Попытка попасть на нефтяную платформу, по-видимому, нарушила применимые здесь законы о безопасности. Однако это позволяет лишь распространить определенную форму юрисдикции на активистов, которые использовали небольшие лодки, чтобы подплыть и попытаться забраться на платформу.

Вправе ли Россия арестовывать «Arctic Sunrise»? По существу, прибрежное государство обладает юрисдикцией для провозглашения зон безопасности в пределах 500 метров от нефтяной платформы (статья 60 Конвенции). Может ли арест судна считаться применением Россией этих законов или правил о зонах безопасности, принятых в ИЭЗ? Не существует никакого точного эквивалента полномочиям, описанным в статье 73 Конвенции, предусматривающей арест суден, занимающихся незаконной рыбной ловлей в ИЭЗ.

Однако статья 111 Конвенции, посвященная праву преследования по горячим следам, что прежде всего подразумевает право на арест в открытом море, применяется к зонам безопасности «*mutatis mutandis*». Далее, если «судно-база» использует свои шлюпки, чтобы

войти в зону, находящуюся под юрисдикцией прибрежного государства и нарушает соответствующие законы и правила, закон преследования по горячим следам позволяет арестовать судно-базу, даже если оно находится вне значимой зоны.

Если преследование по горячим следам точно применимо к зонам безопасности, то применение правил зоны безопасности против судна, находящегося вне этой зоны — но отправившего свои шлюпки для входа в эту зону, — момент непроверенный, но далеко не бесспорный: см. часть 2 статьи 111 Конвенции. При этом, чтобы арест был правомерен, Россия в таком случае должна была соблюсти все требования закона о преследовании по горячим следам.

С другой стороны, Нидерланды будут утверждать, что суда, плавающие под флагом любого государства, пользуются свободой навигации в ИЭЗ, равно как и «другими правомерными с точки зрения международного права видами использования океана» [в тексте Конвенции: «морья»], если они, а) «должным образом» учитывают права и интересы прибрежного государства и б) соблюдают законы и правила прибрежного государства, «принятые... в соответствии с» Конвенцией.

Конечно, я слышал утверждения, что российская зона безопасности вокруг «Приразломной» существенно превышает максимальные 500 метров, обычно позволяемых в соответствии со статьей 60. Таким образом, Нидерланды могут пытаться заявлять, что весь режим зоны безопасности несостоятелен с юридической точки зрения (или, в качестве альтернативы, что любое преследование «Arctic Sunrise» «по горячим следам» было несостоятельно). Россия, со своей стороны, вероятно, будет заявлять, что «свобода судоходства» не охватывает медленного движения рядом с нефтяной платформой и что акции, противоречащие законам безопасности прибрежного государства, не являются «правомерным, с точки зрения международного права, использованием» океана. Безусловно, это будет интересный процесс.

Оригинал статьи опубликован 8 октября 2013 года в Европейском журнале по международному праву.

Оговорки СССР и России при подписании и ратификации Конвенции

ОБ ЭТОМ НИКТО НЕ УЗНАЕТ

Если об этом никто не напишет. Подпишитесь на регулярные пожертвования ОВД-Инфо, чтобы плохие дела не оставались в тишине.

ПОДПИСАТЬСЯ

ЧТО Я МОГУ С ЭТИМ СДЕЛАТЬ?

Прочитать, рассказать, поддержать. Подпишитесь на регулярные пожертвования ОВД-Инфо, чтобы как можно больше людей узнали о политических репрессиях в России сегодня.

ПОДДЕРЖАТЬ