

А. П. Глазова*

ПРИНУДИТЕЛЬНЫЕ МЕРЫ В ПРАВООХРАНИТЕЛЬНОЙ СФЕРЕ В ПРЕДЕЛАХ МОРСКИХ ПРОСТРАНСТВ: правовая природа и проблемы применения

Автор анализирует нормы международного права, общих и специальных международных договоров, направленных на регулирование применения принудительных мер в правоохранительной сфере в пределах морских пространств для борьбы с противоправными действиями на море. Определяются сущность и содержание указанных мер. Делается вывод о том, что принудительные меры в правоохранительной сфере в пределах морских пространств должны применяться с учетом ряда факторов (международно-правового статуса и правового режима территорий, где предполагаемое правонарушение совершено, местоположения предполагаемых правонарушителей, гражданства правонарушителей, наличия установленной юрисдикции других государств и т. д.), поскольку любое неправомерное осуществление данных мер чревато ухудшением отношений между государствами.

Ключевые слова: международное право, принудительные меры в правоохранительной сфере, юрисдикция, морские пространства

Морские пространства имеют огромное значение как для интересов государств, так и для благосостояния людей. Во второй половине XX в. радикально ускорились интеграционные процессы и развитие мировой торговли, что стало катализатором развития морского торгового флота и морской портовой инфраструктуры¹. Обратной стороной данных процессов является участвовавшее использование морских пространств для пиратства и работорговли, незаконного оборота наркотиков, несанкционированного вещания в открытом море, незаконной перевозки мигрантов и других общественно опасных деяний, угрожающих безопасности государств. Поэтому для выявления и пресечения соответствующих противоправных деяний международное сообщество разрабатывает и активно применяет комплекс принудительных мер в правоохранительной сфере в пределах морских пространств.

В нормах и доктрине международного права не раскрывается значение такого термина, как «принудительные меры в правоохранительной сфере в пределах морских пространств». Анализируя практику применения данных мер различными государствами, можно сделать вывод о том, что это урегулированные международным и внутригосударственным правом меры принуждения, применяемые в целях поддержания правопорядка в пределах морских пространств уполномоченными должностными лицами государства, осуществляющего правоохранительные функции на море, в связи с обнаружением признаков противоправного

* Глазова Анастасия Петровна – аспирант Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики» (Москва), e-mail: angla.1892@mail.ru.

¹ Бабурина О. М., Кондратьев С. И. Морские порты мира и России: динамика грузооборота и перспективы развития // Транспортное дело России. 2016. № 6. С. 145.

деяния на море либо при наличии достаточных оснований для предположения о таких признаках. Как правило, данные меры применяются либо в процессе совершения того или иного противоправного деяния на море (и это позволяет его пресечь), либо после его совершения. В ходе применения данных мер обнаруживаются и закрепляются доказательства совершения преступления или правонарушения на море, чтобы впоследствии можно было использовать их для осуществления судебного преследования в отношении правонарушителей.

Применение принудительных мер неразрывно связано с вопросом установления и осуществления государствами своей юрисдикции в правоохранительной сфере в пределах морских пространств, имеющих различный международно-правовой статус и правовой режим.

Особенностью установления юрисдикции государства и ее осуществления в пределах его водной территории (внутренних вод, территориального моря, архипелажных вод и международных проливов или их части, находящихся в пределах территории государства) является то, что это территория с национальным правовым режимом, а потому вопросы борьбы с преступностью регулируются законодательством прибрежного государства¹. Прибрежное государство вправе предусмотреть свои требования относительно захода судна в порт². Наиболее сильным защитным механизмом, доступным прибрежному государству, является возможность закрыть порт для судов, перевозящих взрывчатку, опасные отходы, представляющих опасность для морского судоходства и т. д.³

Тем не менее по общему правилу каждое судно подчиняется предписаниям государства флага в течение всего рейса, в том числе когда оно находится в портах и во внутренних водах других государств. Поэтому установилась практика, согласно которой юрисдикция прибрежного государства (а значит, и применение принудительных мер) не осуществляется в отношении иностранного судна, если совершенное преступление затрагивает лишь иностранное судно и его экипаж. В данном случае предполагается, что «преступление не было совершено гражданином или против гражданина прибрежного государства или третьего государства; не нарушает общественное спокойствие или общественный порядок в этом государстве или его безопасность; его последствия не распространяются на территорию государства порта; оно не подпадает под международные договоры по борьбе с преступностью, предусматривающие обязанность прибрежного государства принимать уголовные меры в отношении лиц, находящихся на борту судна и совершивших конкретные преступления»⁴.

Вместе с тем можно проследить тенденцию к усилению правоприменительных полномочий государства порта, которые могут осуществляться в отношении судов, заходящих в порт. Власти государства порта вправе принимать не только меры, относящиеся к пресечению торговли наркотиками, обеспечению безопасности судов и портов, охране человеческой жизни, сохранности грузов и пребыванию иностранцев, но и меры по предотвращению незаконной, несообщаемой и нерегулируемой добычи (вылова) водных биоресурсов (ННН-промысел). В июне 2016 г. вступило в силу Соглашение о мерах государства порта по предупрежде-

¹ Ромашев Ю. С., Фетищев Д. В. Юрисдикция государств в правоохранительной сфере: моногр. М., 2009. С. 24.

² Oliver J. T. Legal and Policy Factors Governing the Imposition of Conditions on Access to and Jurisdiction over Foreign-Flag Vessels in U. S. Ports // South Carolina Journal of International Law and Business. 2009. Vol. 5. Iss. 2. С. 246.

³ Klein N. Maritime Security and the Law of the Sea. Oxford, 2011. P. 67.

⁴ Ромашев Ю. С., Фетищев Д. В. Указ. соч. С. 25.

нию, сдерживанию и ликвидации незаконного, несообщаемого и нерегулируемого промысла, а в течение полутора лет действия этого Соглашения его сторонами стали более трети стран мира. Соглашение предусматривает право государства порта проводить каждый год такое количество инспекций, которое достаточно для предупреждения, сдерживания и ликвидации ННН-промысла.

Статья 17 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. устанавливает право мирного прохода в территориальном море для судов всех государств, как прибрежных, так и не имеющих выхода к морю. Однако ст. 27 указанной Конвенции закрепляет перечень случаев, когда прибрежные государства могут осуществлять свою юрисдикции в территориальном море. К данному перечню относятся ситуации, когда последствия преступления распространяются на прибрежное государство или когда преступление имеет целью нарушить спокойствие в стране или добрый порядок в территориальном море. Кроме того, осуществление юрисдикции возможно, если капитан судна, дипломатический агент или консульское должностное лицо государства флага обратились к местным властям с просьбой об оказании помощи, а также если такие меры необходимы для пресечения незаконного оборота наркотических средств или психотропных веществ.

Таким образом, как отмечают некоторые авторы, ст. 27 Конвенции позволяет прибрежному государству использовать весь спектр принудительных мер, однако для этого необходимо, чтобы национальное законодательство соответствующего прибрежного государства предусматривало совокупность преступлений, которые можно было бы определить как преступления, связанные с деятельностью, наносящей ущерб его порядку и безопасности¹.

Наибольшую сложность представляет установление юрисдикции в отношении правонарушений, совершенных в пределах открытого моря, а также территорий со смешанным правовым режимом, к числу которых относятся прилегающая зона, исключительная экономическая зона и континентальный шельф.

Суда пользуются свободой судоходства в открытом море, что исключает возможность осуществления уголовной и административной юрисдикции на борту иностранных судов. Тем не менее осуществлять такую юрисдикцию позволяют согласие государства флага, закрепленное в международном обычае или международном договоре или полученное тем или иным способом²; наличие подозрения в том, что иностранное судно занимается пиратством, работорговлей или несанкционированным вращением, судно не имеет национальности или имеет ту же национальность, что и военный корабль, хотя на нем поднят иностранный флаг или оно отказывается поднять флаг. Наконец, существует возможность осуществления юрисдикции на борту иностранного судна при его преследовании по горячим следам из территориальных вод государства в международные воды (дискуссия о возможном «обратном» преследовании по горячим следам из международных вод до сих пор продолжается)³.

Что касается прилегающей зоны прибрежного государства, то в этой зоне государства могут осуществлять контроль, необходимый для предотвращения нарушений таможенных, фискальных, иммиграционных или санитарных законов и правил в пределах его территории (ст. 33 Конвенции по морскому праву). Принудительные меры могут применяться, к примеру, в целях поиска нелегальных мигрантов или лиц, имеющих опасные инфекционные заболевания. Хотя можно

¹ Klein N. Op. cit. P. 76.

² Ромашев Ю. С., Фетищев Д. В. Указ. соч. С. 33.

³ Nyman E. Modern Piracy and International Law: Definition Issues with the Law of the Sea // Geography Compass. 2011. Vol. 5. P. 866.

встретить и противоположную точку зрения, согласно которой прилежащая зона является частью открытого моря, так как это следует из международного обычного права и, более того, ст. 33 Конвенции по морскому праву подразумевает возможность осуществления лишь «контроля» (не суверенитета или юрисдикции), необходимого для предотвращения нарушения норм соответствующей статьи, а потому в прилежащей зоне государства могут только проводить инспекцию и объявлять предупреждение¹.

В исключительной экономической зоне прибрежное государство имеет право на разведку, эксплуатацию, сохранение живых ресурсов и управление ими. Чтобы свести к минимуму вероятность того, что прибрежные государства будут мешать судоходству, международное право осторожно подходит к вопросу применения принудительных мер в этой зоне, поэтому юрисдикция прибрежных государств в основном распространяется на случаи борьбы с незаконным рыболовством и загрязнением окружающей среды².

Чтобы определить перечень принудительных мер, которые могут применяться государствами в целях поддержания правопорядка в пределах морских пространств, следует обратиться к международным договорам, регулирующим борьбу с теми или иными противоправными деяниями на море.

В соответствии со ст. 22 Конвенции ООН об открытом море 1958 г. за исключением случаев, когда акты вмешательства основаны на правах, устанавливаемых международными договорами, военный корабль может подвергнуть осмотру встретившееся ему в открытом море судно в том случае, если есть основания подозревать, что судно занимается пиратством, работоторговлей или в действительности имеет ту же национальность, что и данный военный корабль, даже если на нем поднят иностранный флаг.

Статья 110 Конвенции по морскому праву к перечню оснований для осмотра судна, помимо названных, также относит основания подозревать, что судно занимается несанкционированным вещанием либо не имеет национальности. Однако еще до реализации своего права на осмотр военный корабль может провести проверку права судна на его флаг. С этой целью он может послать шлюпку под командой офицера к подозреваемому судну, и если после проверки документов подозрения остаются, он может произвести дальнейший досмотр на борту судна со всей возможной осмотрительностью.

Статья 111 Конвенции по морскому праву регулирует право преследования по горячим следам иностранного судна, которое может быть реализовано, если компетентные власти прибрежного государства имеют достаточные основания полагать, что данное иностранное судно нарушило законы и правила этого государства. Преследование по горячим следам может осуществляться только военным судном или судном, состоящим на правительственной службе, причем начинаться такое преследование должно тогда, когда иностранное судно или одна из его шлюпок находится во внутренних водах, архипелажных водах, территориальном море или прилежащей зоне преследующего государства, и может продолжаться за пределами территориального моря или прилежащей зоны только при условии, если оно не прерывается. Данное право также применяется *mutatis mutandis* к нарушениям в исключительной экономической зоне или на континентальном шельфе.

¹ Shearer I. A. Problems of Jurisdiction and Law Enforcement against Delinquent Vessels // International and Comparative Law Quarterly. 1986. Vol. 35. P. 330.

² Klein N. Op. cit. P. 88.

В соответствии со ст. 105 Конвенции по морскому праву военное судно или судно, состоящее на правительственной службе, может захватить пиратское судно или судно, захваченное посредством пиратских действий и находящееся во власти пиратов, арестовать лиц, находящихся на этом судне, и захватить находящееся на нем имущество. Указанное право может быть реализовано в открытом море или в любом другом месте вне юрисдикции какого бы то ни было государства.

Следует уделить внимание также международным договорам, регулирующим борьбу с отдельными видами противоправных действий на море. В частности, ст. 17 Конвенции ООН о борьбе против незаконного оборота наркотических средств и психотропных веществ 1988 г. позволяет военному судну с согласия государства флага или на основе существующих соглашений высаживаться на иностранное судно, производить досмотр этого судна, а в случае обнаружения доказательств участия в незаконном обороте наркотических средств принимать надлежащие меры в отношении этого судна, лиц и груза на борту.

В сфере борьбы с незаконной миграцией на море ключевое значение имеет Протокол против незаконного ввоза мигрантов по суше, морю, воздуху 2000 г. (далее – Протокол), принятый в дополнение к Конвенции ООН против транснациональной организованной преступности. Согласно ст. 8 Протокола государство-участник Протокола после получения разрешения государства флага может принять надлежащие меры в отношении иностранного судна, подозреваемого в незаконном ввозе мигрантов по морю, а именно высадиться на это судно, произвести досмотр судна, а в случае получения доказательств, подтверждающих подозрения, – принять надлежащие меры в отношении этого судна, а также лиц и груза на борту в порядке, разрешенном государством флага. В отношении судна, которое не имеет национальности или может быть приравнено к судну без национальности, данные меры применяются без получения соответствующего разрешения на основе положений внутреннего и международного права.

Однако еще задолго до принятия Протокола государства сталкивались с проблемой незаконной миграции на море. Поэтому в XX в. получила развитие практика заключения региональных и двухсторонних соглашений в сфере борьбы с незаконной миграцией. Так, двухсторонние соглашения, предусматривающие применение принудительных мер правоохранительного характера на море, были заключены США с Гаити, Доминиканской Республикой и Кубой; в средиземноморском регионе соответствующие соглашения были заключены между Италией и Албанией, Испанией и Мавританией¹. Помимо этого, следует отметить одностороннюю австралийскую и средиземноморскую практику применения принудительных мер в правоохранительной сфере в пределах морских пространств (операции *Relax* и *Frontex*), правомерность которых будет рассмотрена ниже.

В сфере международного рыболовства заслуживает внимание Соглашение об осуществлении положений Конвенции ООН по морскому праву от 10 декабря 1982 г., которые касаются сохранения трансграничных рыбных запасов и запасов далеко мигрирующих рыб и управления ими 1995 г. (далее – Соглашение 1995 г.). Соглашение устанавливает комплекс принудительных мер, которые могут быть приняты государствами с целью обеспечения соблюдения субрегиональных и региональных мер по сохранению трансграничных рыбных запасов и далеко мигрирующих рыб. К числу таких мер относятся высадка на судно и его осмотр, расследование предполагаемого нарушения и направление судна (в случае необходимости) в ближайший соответствующий порт.

¹ *Guilfoyle D. Shipping interdiction and the Law of the Sea. Cambridge, 2009. P. 187, 209.*

Широкий спектр принудительных мер в правоохранительной сфере в пределах морских пространств предусмотрен Конвенцией о сохранении запасов анадромных рыб в северной части Тихого океана 1992 г. (далее – Конвенция НПАФК), участниками которой являются Российская Федерация, США, Канада, Япония и Республика Корея. Данная Конвенция предоставляет возможность уполномоченным должностным лицам любой стороны осуществлять высадку на судно другой стороны, производить осмотр оборудования, журналов, документов, улова и других предметов, а также опрашивать лиц, находящихся на борту, при наличии разумных оснований подозревать, что судно другой стороны ведет специализированный промысел анадромных рыб или имеет место их случайное изъятие. Как отмечают некоторые исследователи, поскольку у всех сторон Конвенции есть необходимые ресурсы, материальные средства и общая заинтересованность в применении принудительных мер для предотвращения специализированного промысла анадромных рыб в данном регионе, уже сейчас можно проследить положительную динамику сокращения количества соответствующих правонарушений¹.

Несколько другая практика применения принудительных мер предусмотрена Конвенцией о рыболовстве в северо-восточной части Атлантического океана 1982 г. (далее – Конвенция НЕАФК), участниками которой являются Российская Федерация, Норвегия, Исландия, Европейский союз и Дания в отношении Фарерских островов и Гренландии. Для целей указанной Конвенции была создана Комиссия по рыболовству в северо-восточной части Атлантического океана (НЕАФК), которая может давать рекомендации относительно принудительных мер в правоохранительной сфере в пределах морских пространств, применяемых сторонами Конвенции НЕАФК. Первая такая рекомендация была принята в ноябре 1998 г. и с тех пор постоянно менялась (последние изменения внесены в 2018 г.)². В указанном морском районе специально уполномоченные инспектора могут применять в отношении судна стороны Конвенции НЕАФК следующие принудительные меры: остановка судна в районе регулирования, высадка на рыболовное судно и его осмотр, осмотр улова, рыболовных сетей или другого снаряжения и оборудования, прекращение или приостановка выборки рыболовных снастей, проверка документов, опрос владельца судна или другого лица, представляющего интересы владельца судна. Что же касается судна, которое не является судном стороны Конвенции НЕАФК, то указанные меры могут применяться к нему лишь с согласия капитана судна.

Аналогичный перечень принудительных мер в правоохранительной сфере в пределах морских пространств разработан в рекомендациях Организации по рыболовству в северо-западной части Атлантического океана (НАФО)³, созданной на основе Конвенции о будущем многостороннем сотрудничестве в области рыболовства в северо-западной части Атлантического океана 1978 г.⁴ Рекомендации подробно описывают процедуру применения принудительных мер, начиная с уведомления государства флага судна и заканчивая подготовкой отчета о применении соответствующих мер.

¹ Rayfuse R. G. Non-flag State Enforcement in High Seas Fisheries. Leiden, 2004. P. 135.

² NEAFC Scheme of Control and Enforcement. URL: <https://www.neafc.org/scheme/contents> (дата обращения: 15.03.2019).

³ NAFO Conservation and Enforcement Measures. URL: <https://www.nafo.int/fisheries/conservation> (дата обращения: 16.03.2019).

⁴ После изменений, вступивших в силу 18 мая 2017 г., документ носит название «Конвенция о сотрудничестве в области рыболовства в северо-западной части Атлантического океана».

Не является исключением в этом вопросе Конвенция о сохранении морских живых ресурсов Антарктики 1980 г. (далее – Конвенция АНТКОМ). Конвенция предусматривает комплекс мер для сохранения морских живых ресурсов Антарктики и управления промыслом в Южном океане. Страны-участники указанной Конвенции согласились создать систему наблюдения и инспекции, которая функционально очень похожа на применяемую НЕАФК и НАФО, однако, учитывая удаленность района АНТКОМ, Конвенция не содержит положений о «серьезных нарушениях», которые позволяли бы направлять судно в порт.

В 2001 г. Анголой, Европейским сообществом, Исландией, Намибией, Норвегией, Республикой Корея, Южной Африкой, Соединенными Штатами Америки и Соединенным Королевством (от имени острова Св. Елены, Тринидада-да-Кунья и островов Вознесения) была подписана Конвенция о сохранении и управлении рыбными ресурсами в юго-восточной части Атлантического океана (далее – Конвенция СЕАФО). Конвенция возлагает разработку и реализацию системы наблюдения и инспекции, а также обеспечение ее исполнения на созданную в рамках Конвенции Организацию по рыболовству в юго-восточной Атлантике. До того, как соответствующая система была разработана и имплементирована, стороны Конвенции СЕАФО при применении принудительных мер в правоохранительной сфере в пределах морских пространств должны были руководствоваться Соглашением 1995 г. Несмотря на то что в 2017 г. сторонами была разработана система наблюдения и инспекции¹, при применении принудительных мер они по-прежнему опираются на Соглашение 1995 г. Как отмечают некоторые авторы, Конвенция СЕАФО является иллюстрацией того, как текст Соглашения 1995 г. был адаптирован к региональным условиям².

Конвенция о сохранении запасов далеко мигрирующих рыб и управлении ими в западной и центральной частях Тихого океана 2000 г. (далее – Конвенция ВСПФ) во многом опирается на положения Соглашения 1995 г. и в то же время отражает политические, социально-экономические, географические и экологические особенности данного региона. Согласно ст. 26 Конвенции при наличии обоснованных подозрений в том, что судно занимается деятельностью, которая препятствует реализации мер управления, принятых для зоны действия Конвенции, уполномоченные инспектора имеют право на высадку и осмотр подозрительного судна, правила проведения которых разработаны Комиссией по рыболовству в западной и центральной части Тихого океана³. Данные правила детально описывают требования, которые предъявляются к должностным лицам, осуществляющим высадку на судно и его осмотр, взаимодействие с капитаном и владельцем судна и непосредственно осмотр судна.

Проведенный анализ международно-правовых норм позволяет выделить универсальный перечень принудительных мер в правоохранительной сфере в пределах морских пространств, которые могут применяться для борьбы с правонарушениями на море. К таким мерам относятся остановка судна, высадка на судно, а также расследование предполагаемого нарушения на судне, в ходе которого могут производиться осмотр судовых документов, осмотр (досмотр) судна, опрос лиц, находящихся на судне. Однако, помимо этого, существуют принудительные

¹ System of observation, inspection, compliance and enforcement, 30.11.2017. URL: <http://www.seafo.org/About> (дата обращения: 17.03.2019).

² Guilfoyle D. Op. cit. P. 156.

³ Western and Central Pacific Fisheries Commission Boarding and Inspection Procedures. URL: <https://www.wcpfc.int/doc/cmm-2006-08/western-and-central-pacific-fisheries-commission-boarding-and-inspection-procedures> (дата обращения: 17.03.2019).

меры в правоохранительной сфере, чье применение зависит от правового статуса и правового режима территорий, где предполагаемое правонарушение совершено (например, преследование судна по горячим следам), а также от самого противоправного деяния (конвоирование или буксировка судна в ближайший соответствующий порт, захват пиратского судна, прекращение или приостановка выборки рыболовных снастей).

Данный перечень не является исчерпывающим, поскольку в большинстве международных договоров зачастую содержится формулировка «принимать надлежащие меры» без указания конкретных мер, которые могут быть приняты в отношении судна-правонарушителя. Такой подход, с одной стороны, оставляет правоприменителю широкую свободу усмотрения, а с другой – дезориентирует его, поскольку не позволяет заранее установить, будет ли правомерным применение той или иной принудительной меры.

Так, в австралийских территориальных водах получила распространение практика буксировки судна с незаконными мигрантами за пределы морской территории прибрежного государства. Эта мера применялась в рамках операции *Relex* в ответ на увеличение количества незаконных мигрантов, прибывающих по морю на индонезийских морских судах¹. Когда судно с незаконными мигрантами пересекало прилегающую зону, направляясь к берегам Австралии, австралийское военное судно либо пыталось направить его своим ходом, либо осуществляло его буксировку за пределы морской территории Австралии. Изначально австралийские власти предупреждали о применении буксировки, однако, как правило, после таких предупреждений мигранты, находящиеся на судне, начинали наносить ему повреждения, пытались его поджечь либо угрожали совершить самоубийство и т. д. В 2009 г., после инцидента с индонезийским судном, в результате которого пять афганских граждан погибли, практика уведомлений прекратилась. Однако это не изменило тот факт, что в ходе реализации данной меры как минимум три судна затонуло (погибло два человека, а остальные были спасены и направлены на острова Науру и Манус)².

В связи с этим возникает вопрос о правомерности применения буксировки судна за пределы морской территории государства. Во-первых, в результате реализации данной меры подвергаются опасности жизнь и здоровье людей, поскольку даже если буксировка окажется успешной и непригодное для мореплавания судно с мигрантами не затонет, оставшиеся в открытом море люди лишатся возможности вернуться в страну происхождения. Недостаточное количество продовольственных ресурсов и воды заставит их снова пересекать территориальное море прибрежного государства, и их судно может быть повторно отбуксировано в открытое море. Если буксировка осуществляется в территориальные воды страны происхождения незаконных мигрантов, возникает вопрос о нарушении принципа *non-refoulement*, которым должно руководствоваться государство, являющееся стороной Конвенции о статусе беженцев 1951 г., а также Конвенции против пыток и других бесчеловечных или унижающих достоинство видов обращения и наказания 1984 г.

Таким образом, если применение принудительных мер должно сопровождаться неукоснительным соблюдением прав человека, возникает вопрос: может ли считаться принудительной мерой в правоохранительной сфере мера, которая приводит к нарушению норм международного права, и может ли данная мера

¹ *Guilfoyle D.* Op. cit. P. 206–208.

² *Ibid.* P. 207.

быть соразмерным ответом на незаконную миграцию или же это не более чем стратегия государств, которая реализуется в отсутствие должного правового регулирования?

В международном морском праве существуют как минимум три основных принципа, которые имеют основополагающее значение для осуществления принудительных мер в пределах морских пространств.

Во-первых, это принцип *mare liberum* (свободы открытого моря), который был сформулирован еще в XVII в. Г. Гроцием в трактате «О праве на добычу» («De Jure Praedae»), одна из глав которого называлась «Свободное море» («Mare Liberum»)¹. В противовес концепции Г. Гроция существовала концепция *mare clausum* (закрытого моря), которая была разработана английским ученым Дж. Селденом, а его книга «*Mare clausum: the Right and Dominion of the Sea*» была, вероятно, одной из самых читаемых его работ. Компромиссом между одними государствами, стремившимися подчинить как можно больше морских пространств своей воле, и другими, определявшими море как не подчиненное никому единое целое, стали разделение моря на морские пространства и различное правовое регулирование каждого из них.

Во-вторых, это принцип флага²: хотя ни одно государство не может осуществлять юрисдикцию в открытом море, государства обладают юрисдикцией в отношении судов, плавающих под их флагом.

В-третьих, это следующий из принципа флага принцип невмешательства, в соответствии с которым государства не должны вмешиваться в деятельность иностранных судов, а любое такое вмешательство является исключением из общего правила и для него требуется правовая основа³. Поскольку для современного международного морского права характерно стремление к обеспечению международной морской безопасности, данной правовой основой становятся международные договоры, регулирующие борьбу с такими противоправными явлениями, как пиратство, работорговля, незаконный оборот наркотиков, несанкционированное вещание в открытом море и незаконная перевозка мигрантов и т. д. В связи с этим появилась возможность осуществлять комплекс принудительных мер в правоохранительной сфере в пределах морских пространств.

Тем самым на осуществление принципов свободы открытого моря, флага и невмешательства влияет тенденция к укреплению безопасности на море, что сказывается на практике применения соответствующих принудительных мер. Поскольку применение принудительных мер рассматривается как исключение, то с целью недопущения ухудшения отношений между заинтересованными государствами данные меры могут осуществляться только с учетом ряда факторов: международно-правового статуса и правового режима территорий, где предполагаемое правонарушение совершено, а также местоположения предполагаемых правонарушителей, гражданства правонарушителей, наличия установленной юрисдикции других государств, прав и обязанностей государства по осуществлению юрисдикции в отношении правонарушений в соответствии с международным правом и т. д.⁴ Помимо этого, не облегчают задачу неопределенность в вопросе о правомерности применения той или иной принудительной меры, а также необходимость осуществлять данные меры исходя из того, какая угроза безопасности на море

¹ *Vieira M. Mare Liberum vs. Mare Clausum: Grotius, Freitas, and Selden's Debate on Dominion over the Seas // Journal of the History of Ideas. 2003. Vol. 64. No. 3. P. 361–377.*

² *Fink M. Maritime Interception and the Law of Naval Operations. The Hague, 2018. P. 62.*

³ *Ibid. P. 63.*

⁴ *Ромашев Ю. С., Фетищев Д. В. Указ. соч. С. 47.*

предотвращается. В итоге применение принудительных мер на море поднимает классический вопрос о том, как повысить безопасность путем ограничения некоторых свобод, чтобы в конечном счете эти свободы защитить¹. Все более распространенной становится точка зрения, согласно которой применение принудительных мер следует рассматривать не как исключение, а как предусмотренную международными договорами возможность государств².

Список литературы

Бабурин О. М., Кондратьев С. И. Морские порты мира и России: динамика грузооборота и перспективы развития // Транспортное дело России. 2016. № 6.

Ромашев Ю. С., Фетищев Д. В. Юрисдикция государств в правоохранительной сфере: моногр. М., 2009.

Fink M. Maritime Interception and the Law of Naval Operations. The Hague, 2018.

Guilfoyle D. Shipping interdiction and the Law of the Sea. Cambridge, 2009.

Klein N. Maritime Security and the Law of the Sea. Oxford, 2011.

NAFO Conservation and Enforcement Measures. URL: <https://www.nafo.int/fisheries/conservation> (дата обращения: 16.03.2019).

NEAFC Scheme of Control and Enforcement. URL: <https://www.neafc.org/scheme/contents> (дата обращения: 15.03.2019).

Nyman E. Modern Piracy and International Law: Definition Issues with the Law of the Sea // Geography Compass. 2011. Vol. 5.

Oliver J. T. Legal and Policy Factors Governing the Imposition of Conditions on Access to and Jurisdiction over Foreign-Flag Vessels in U. S. Ports // South Carolina Journal of International Law and Business. 2009. Vol. 5. Iss. 2.

Rayfuse R. G. Non-flag State Enforcement in High Seas Fisheries. Leiden, 2004.

Shearer I. A. Problems of Jurisdiction and Law Enforcement against Delinquent Vessels // International and Comparative Law Quarterly. 1986. Vol. 35.

System of observation, inspection, compliance and enforcement, 30.11.2017. URL: <http://www.seafo.org/About> (дата обращения: 17.03.2019).

Vieira M. Mare Liberum vs. Mare Clausum: Grotius, Freitas, and Selden's Debate on Dominion over the Seas // Journal of the History of Ideas. 2003. Vol. 64. No. 3.

Western and Central Pacific Fisheries Commission Boarding and Inspection Procedures. URL: <https://www.wcpfc.int/doc/cmm-2006-08/western-and-central-pacific-fisheries-commission-boarding-and-inspection-procedures> (дата обращения: 17.03.2019).

¹ *Fink M.* Op. cit. P. 63.

² *Ibid.* P. 67.