

«МОРСКОЙ БРИЗ» И МОРСКОЕ ПРАВО

ВЛАДИМИР ВАСИЛЬЕВ,
член Гидрографического общества,
член Ассоциации международного морского права



Когда-то еще подростком я прочел так и не переведенную у нас книгу Джорджа Микеша «The Prophet Motive: Israel Today and Tomorrow»¹. Микеш — английский писатель венгерского происхождения, поехавший в 1938 году в Лондон освещать подготовку к подписанию Мюнхенского соглашения, да так и осевший в Соединенном королевстве. Именно там я натолкнулся на запомнившийся мне анекдот. Во время путешествия по Израилю автор, проходя мимо стройки, заметил, что каменщики работают не слишком быстро. Подойдя поближе, он услышал, что они, передавая друг другу кирпичи, каждый раз с поклоном бормочут: «Danke, Herr Doktor, Bitte, Herr Doktor».

Оказалось, среди пионеров-переселенцев было очень мало строительных рабочих, а докторов права, наоборот, в избытке, вот им и пришлось заниматься несвойственным

для них делом. И тогда, в детстве, я решил, что доктора права — совершенно никчемные люди, да и дома строят очень медленно...

Прошли годы, я профессионально занимался навигацией, связью, гидрографией. Основным моим делом стало обеспечение безопасности мореплавания. Оказалось, что работать в области безопасности мореплавания без изучения вопросов морского публичного права нельзя. Пришлось даже получить соответствующее образование, и теперь юристы уже не кажутся мне людьми с другой планеты.

Узнав из выпуска новостей CNN об операции «Морской бриз», в ходе которой было захвачено турецкое судно «Mavi Marmara», входящее в так называемую «Флотилию свободы», я был уверен, что все это произошло в зоне блокады сектора Газа. Зная, что Израиль, страна объявившая блокаду, не подписала Конвенцию ООН по морскому праву² (далее

UNCLOS), но не имеет претензий на расширение территориального моря за пределы положенных 12 миль и декларирует приверженность положениям Конвенции, я считал, что это было сделано в пределах 12-мильной зоны. Решив уточнить, на какое расстояние объявлена блокада, я нашел коротенькое извещение мореплавателям:

Вторник, 06 января 2009, 00:00
1. *Тема: Блокада сектора Газа*
2. *Источник: Военно-морские силы Израиля*

Все мореплаватели информируются, что с 03 января 2009, 1700 UTC морской район Газа закрыт для движения любых судов и находится в состоянии блокады, поддерживаемой ВМС Израиля до следующего объявления. Под морским районом Газа понимаются следующие координаты:

- 1) 31°35.71 СШ; 34°29.46 ВД
- 2) 31°46.80 СШ; 34°10.01 ВД



Публикуется в сокращении

- 3) 31° 19.39 СШ; 34° 13.11 ВД
- 4) 31° 33.73 СШ; 33° 56.68 ВД

Точки с указанными координатами я нанес на карту и к своему удивлению увидел границы запретного района (Restricted area), выходящие за пределы территориального моря. Что ж, ясно и понятно, хотя и неаккуратно с юридической точки зрения. По общим правилам, в таких случаях ограничение является рекомендацией. В принципе этот район (практически квадрат со стороной 20 морских миль), опирающийся на береговую часть сектора Газа и выходящий на 8 миль за пределы 12-мильной зоны³, можно было бы объявить районом, запретным для плавания любых судов. Для этого, по заявке государства, через Международную морскую организацию (ИМО) проводится соответствующее решение. При этом ввести запрет можно и на национальном уровне в срочном порядке, а затем ожидать решение по процедуре. Решение может в ИМО и не пройти, но временное распоряжение можно держать сколь угодно долго, поскольку и отменить его весьма сложно. Придаться с точки зрения международного права в таком случае практически невозможно.

Чтобы посмотреть, в какой точке флотилия нарушила блокаду, я нашел данные AIS с судна «Mavi Marmara» и нанес на морскую карту координаты его остановки, как показано на рисунке:

Зона блокады обозначена точками 1–4 (черные), место остановки судна «Mavi Marmara» — оранжевая точка. Расстояние от границ зоны — 60 морских миль. То есть судно было остановлено далеко в открытом море, на расстоянии около 150 км от берега Газы.

Основания для остановки военным кораблем гражданского судна, несущего иной флаг, чем военный корабль, и только для досмотра, четко прописаны в UNCLOS, ст.110. Должны быть разумные основания подозревать, что:

- а) это судно занимается пиратством;
- б) это судно занимается работоторговлей;
- в) это судно занимается несанкционированным вещанием;
- г) это судно не имеет национальности;
- д) хотя на нем поднят иностранный флаг или оно отказывается поднять флаг, это судно в действительности имеет ту же национальность, что и данный военный корабль.

Можно найти еще несколько разумных причин вроде повреждения кабелей, проведения несогласованных научных исследований

или незаконного лова рыбы в пределах исключительной экономической зоны.

Так как, судя по базе данных⁴, за 2 дня до отплытия в сектор Газа на «Mavi Marmara» турецкий флаг был сменен на флаг Коморских островов, остановка судна для проверки флага просто напрашивалась! Идет судно, хорошо известное как турецкое, и вдруг — другой флаг. Не говоря уж о прочих возможных, с точки зрения международного права, основаниях. Но уж никак не в связи с прорывом блокады (даже если ее считать законной), до зоны которой 60 морских миль!

Изучение попыток обоснования израильскими юристами и политиками остановки флотилии повергло меня в шок. Прочитав ряд выступлений pro et contra действий Израиля, я узнал, что Израиль 14 июня образовал государственную комиссию под председательством отставного судьи Верховного суда этой страны Яакова Тиркеля⁵ по расследованию обстоятельств дела. Перед комиссией были поставлены, с весьма расплывчатыми формулировками и со ссылками на различные правительственные решения, вопросы проверки законности задержания судов в открытом море, морской блокады сектора Газа и действий организаторов похода флотилии в сектор Газа. Комиссия заслушала огромное количество свидетелей, от премьер-министра до солдата, застрелившего на борту «Mavi Marmara» 6 человек. В ее отчете содержался ответ на вопрос, правомочны ли действия ар-

мии обороны Израиля в обеспечении морской блокады, с особым конкретным и точным рассмотрением всех действий, которые были приняты для того, чтобы остановить флотилию в свете действующих в данном случае норм международного права.

Члены комиссии, уважаемые люди, имели высокие дипломатические или военные звания, и я не сомневаюсь в их искренности и порядочности. Для целей той части отчета, которая заинтересовала меня, прежде всего, важно было определить, что понималось комиссией под международным правом. То есть, чтобы определить круг правомерного или, наоборот, недозволенного, границы применения принуждения к соблюдению норм, следует привести такие нормы, обратиться ad fontes. А источников международного права не так много: международные договоры, обычаи и общие принципы. Итак, в отчете в качестве основных источников названы:

- конвенция UNCLOS (увы, ее содержание признается фактически не релевантным, так как она не допускает военных конфликтов в открытом море);
 - «Руководство Сан-Ремо по международному праву, применимому к вооруженным конфликтам на море»⁶;
 - «Карманная книга командира корабля по правовому обеспечению военно-морских операций»⁷ ВМС США (учитывая большую роль, которую США имеет в военно-морской сфере).
- В отчете Совета ООН по правам человека с



❖ ОТДАТЬ ШВАРТОВЫ

длинным названием «Отчет международной миссии по расследованию нарушений международных законов, включая международные гуманитарные законы и законы о правах человека, произошедших в результате израильского нападения на флотилию кораблей, везущих гуманитарную помощь»⁸, указывается, что «Руководство Сан-Ремо» — только попытка кодификации, не имеющая правовых последствий, и совершенно очевидно, что оно ни в коей мере не может быть источником права. «Карманная книга командира корабля» представляет собой прекрасный краткий учебник, но тоже не содержит признаков выражения воли государств, а это необходимо, чтобы стать нормой международного права.

Отчет комиссии Тиркеля искренне написан для людей, которые понимают: если с судна раздается «Аллах акбар», судно нужно немедленно остановить, даже в открытом море, а о правовом основании, хотя бы для назойливых невежд, даже не стоит и задумываться.

В конце отчета, в выводах, военным ставят в заслугу то, что они не открыли огонь по судам, а остановили их путем десантирования. Право стрелять по судам обосновывается так: «Комиссия установила, что флотилия имела целью прорыв блокады, и израильские корабли должны были остановить их ради соблюдения блокады. Оказав сопротивление остановке, судно "Mavi Marmara" стало военной целью, и, после соответствующего предупреждения, израильские корабли могли открыть по нему огонь на поражение»⁹.

На тему остановки флотилии имеется множество публикаций, интервью как юристов, так и политиков. Большинство анализирует и имеет различное мнение на тему, законна или нет блокада Газа. Я подхожу к этому вопросу с точки зрения мореплавателя, которому в сущности все равно, законна блокада или нет. Мореплаватель пользуется картами, логиями, правилами плавания. Судно «Mavi Marmara» не доходило до границ блокады, не встретило военного корабля государства Союз Коморских островов, поэтому могло свободно продолжать плавание. Если Израиль собирался останавливать суда дальше от берега, он должен был объявить зону блокады на большее расстояние.

Итак, в результате инцидента погибло 9 человек, много раненых. Пока значительных провокаций больше нет. Однако я с опаской слушаю некоторых представителей морской индустрии, призывающих в целях борьбы с пиратством вооружить экипажи морских судов либо посадить на них вооруженную охрану. Несложно представить последствия, если в следующий раз судно, имеющее на борту вооруженную охрану для защиты от пиратов, направляясь в Индийский океан через Суэцкий канал, повернет в сектор Газа.

Вернемся к рассматриваемому случаю. Почему Израиль поддался на провокацию, которая таковой и была объявлена? Хотелось, вслед за отцом гражданского Кодекса Наполеоном Буле де ля Мерту воскликнуть: «C'est pire qu'un crime, c'est une faute»¹⁰ и добавить: «et

la stupidité»¹¹. Если бы операция была грамотно подготовлена не только с военной, но и с правовой точки зрения, если бы военные проконсультировались с грамотными морскими юристами, флотилию можно было совершенно на законных (возможно, надуманных) основаниях остановить. Так, например, в докладе комиссии содержится материал, показывающий, на основании показаний членов команды «Mavi Marmara», что 40 активистов турецкой организации ИНН фактически захватили судно, отстранив экипаж от управления, — в таком случае судно фактически являлось пиратским. Но нет вывода, что это послужило основанием провести досмотр, зато приводится диаграмма выпущенных за 10 лет ракет и мин из сектора Газа, не имеющая никакого отношения к рассматриваемому морскому эпизоду¹².

Так где твои юристы, Израиль? Или они пошли в строительные рабочие? ❖

¹ Влечение пророка. Израиль сегодня и завтра. — Penguin Books Ltd., 1969.

² United Nations Law of the Sea Convention 1982, United Nations, Treaty Series, vol. 1833, No. 31363 (UNCLOS). Chronological lists of ratifications.

³ 12 миль — предельное значение ширины территориального моря по конвенции UNCLOS.

⁴ Sea-web. База данных IHS Fairplay, подписное издание.

⁵ The Independent Public Commission to Examine the Maritime Incident of 31.5.10. Nachman Avigad Street, Givat Ram, Jerusalem, 91343, P.O. Box 34309. (Имеет статус государственной комиссии, что, по моему мнению, не может совмещаться с названием «независимая». — Прим. авт.)

⁶ San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea. — Cambridge University Press, 1995.

⁷ U.S. Navy, The Commander's Handbook On The Law Of Naval Operations.

⁸ Report of the international fact-finding mission to investigate violations of international law, including international humanitarian and human rights law, resulting from the Israeli attacks on the flotilla of ships carrying humanitarian assistance. United Nations A/HRC/15/21.

⁹ The Public Commission to Examine the Maritime Incident of 31 May 2010. The Turkel Commission. Report. Part one, с. 296. Отчет доступен на веб-сайте комиссии <http://www.turkel-committee.gov.il>

¹⁰ Это больше, чем преступление, — это ошибка (фр.). Буле де ля Мерт по поводу казни герцога Энгиенского.

¹¹ И это глупость (фр.).

¹² Supra №9.



МНЕВ и К°

Производство, продажа, сервис надувных лодок и катеров RIB



МНЕВ и К°

Korsar

Catfish

Испытано
ФСБ, МВД, ВМФ, МЧС



ПКФ «Мнев и К°»
192148, г. Санкт-Петербург
ул. О.Берггольц., д.40
тел. многоканальный:
+7(812) 331-88-11
факс: +7(812) 331-88-10
e-mail: mnev@yandex.ru
e-mail: sekretar@mnev.ru

www.mnev.ru