

УДК 34**Дело судна «Волга» и дело «Хошинмару» в контексте исследования вопроса задержания иностранных судов в исключительной экономической зоне****Абгарян Джульетта Рубеновна**

Кандидат юридических наук,
преподаватель кафедры государственного и муниципального управления,
Московский финансово-промышленный университет «Синергия»,
125190, Российская Федерация, Москва, Ленинградский просп., 80;
e-mail: jetta.ab@gmail.com

Аннотация

Статья посвящена исследованию вопроса задержания иностранных судов в исключительной экономической зоне на примере двух дел Международного трибунала по морскому праву, где Российская Федерация участвует как в качестве истца, так и в качестве ответчика. В статье дается общая характеристика компетенции Трибунала на рассмотрения споров о незамедлительном освобождении задержанных судов. При этом отмечается, что данная компетенция является исключительной компетенцией Трибунала. Проводятся различия между концепциями территориального моря и исключительной экономической зоны. Затем идет рассмотрение двух дел: дело «Волга» и дело «Хошинмару». Констатируется, что нового привнес Трибунал в вопросы определения разумности размера залога для освобождения судов.

Для цитирования в научных исследованиях

Абгарян Д.Р. Дело судна «Волга» и дело «Хошинмару» в контексте исследования вопроса задержания иностранных судов в исключительной экономической зоне // Вопросы российского и международного права. 2025. Том 15. № 2А. С. 607-613.

Ключевые слова

Международное право, залог, материальное обеспечение, Международный трибунал по морскому праву, дело «Волга», дело «Хошинмару», Конвенция ООН 1982 г.

Введение

Споры в отношении задержания иностранных судов в исключительной экономической зоне занимают важное место в юриспруденции Международного трибунала по морскому праву. Кроме того, что эти споры — самые многочисленные, в них, как правило, часто затрагиваются расхождения сторон в толковании тех или иных положений Конвенции ООН по морскому праву (далее – Конвенция) [Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву, [www](#)], так что Трибуналу нередко приходится прибегать к их толкованию, и его судебная функция не ограничивается механическим приложением измерителя к имеющимся фактам [Абгарян, 2015].

Компетенция на рассмотрение споров о незамедлительном освобождении задержанных судов возложена на Международный трибунал по морскому праву ст. 292 Конвенции ООН по морскому праву, которая озаглавлена «Незамедлительное освобождение судна и экипажа» [Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву, [www](#)].

А.Л. Колодкин и В.Н. Гуцуляк справедливо называют незамедлительное освобождение судна и экипажа, установленное ст. 292 Конвенции [Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву, [www](#)], важнейшей новеллой в международном праве [Колодкин, Гуцуляк, 2008, с. 188], потому что ни в одном международном договоре, принимавшемся ранее, не было обязательства отпускать задержанное судно после внесения залога. Тот факт, что именно данное полномочие Трибунала используется государствами чаще всего, свидетельствует о совершенно верном решении составителей Конвенции [Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву, [www](#)], о том, что эта мера действительно содействует беспрепятственному осуществлению свободы судоходства.

Идея незамедлительного освобождения задержанных судов и экипажей появилась как способ уравнивания интересов прибрежных и неприбрежных государств относительно деятельности в исключительной экономической зоне — новом изобретении в международном праве. Но, как видно из приведенных выше формулировок, она применима и к событиям в территориальном море.

Задержание или арест иностранного судна в пределах собственной территории, каковым является территориальное море, — это мера, принимаемая сувереном в пределах своего территориального верховенства, для пресечения нарушений установленного им правопорядка. Данное положение не может вызвать возражений в силу того же понятия территориального верховенства, составляющего общепризнанный принцип международного права. «Территориальный суверен подчиняет своей верховной власти все организации и лица, находящиеся в пределах государства», — читаем мы в изданном почти полвека назад Курсе международного права [Верещагин, Ганюшин, Жуков и др., 1967, с. 124]. Значит, прибрежное государство вправе принимать меры для поддержания установленного правопорядка. Недаром в Конвенции прямо предусмотрено право прибрежного государства проводить расследование в отношении судна, находящегося в порту, то есть во внутренних водах (ст. 220 (1)), и в территориальном море (пп. 2, 3, 5, 6 той же ст. 220) [Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву, [www](#)].

Однако отметим, что в той же ст. 220 наряду с территориальным морем упоминается и исключительная экономическая зона [Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву, [www](#)]. Между тем, правовая регламентация исключительной экономической зоны появилась в ходе Третьей Конференции ООН по морскому праву как компромисс между стремлением некоторых развивающихся стран установить 100- или даже 200-мильные территориальные воды, где была бы исключена любая иностранная деятельность, и интересами

других государств, прежде всего судоходных и ведущих рыбный промысел вдали от собственных берегов. Из-за серьезных расхождений в трактовке происхождения и сущности статуса исключительной экономической зоны различными группами государств на III Конференции в текст Конвенции не было включено четкого определения правового статуса исключительной экономической зоны. Отсутствие такой статьи в Конвенции привело к тому, что в международной практике и доктрине по-разному толкуются некоторые вопросы, связанные с понятием и значением исключительной экономической зоны [Верецагин, Ганюшин, Жуков и др., 1967, с. 100-101; Горшков, 1985, с. 75-77; Скаридов, 2021, с. 39].

Такая неясность и недоработанность весьма важной категории морских пространств не могли не породить множества споров, в частности, относительно правомерности принятия прибрежным государством мер принуждения в отношении иностранных судов. Задержание иностранного судна в зоне юрисдикции прибрежного государства правомерно лишь в том случае, если оно действительно нарушает законы и правила, вытекающие из полномочий прибрежного государства, установленных Конвенцией [Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву, [www](http://www.un.org/ru/avp/)].

Итак, рассмотрим вышеуказанные дела.

Дело о судне «Волга»

Российское судно «Волга» [The "Volga" Case (Russia v. Australia) (Prompt Release), Judgment of December 23, 2002, 6 Int'l Trib. L. of the Sea Rep. of Judgments Advisory Opinions and Orders. 10-41. 2002.] было арестовано в 2000 г. властями Австралии по обвинению в незаконной рыбной ловле в австралийской рыболовной зоне. Российская Федерация направила в Трибунал ходатайство об освобождении «Волги» и его команды, назвав при этом условия освобождения, установленные Австралией, недопустимыми и неразумными в соответствии с Конвенцией [Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву, [www](http://www.un.org/ru/avp/)].

Австралия просила Трибунал отклонить ходатайство, назвав установленный залог разумным с учётом обстоятельств дела. В качестве особых обстоятельств, оправдывающих высокую сумму залога, Австралия указала истощение запасов в южной части Индийского океана того вида рыбы (патагонского клыкача), для сохранения которого Австралия принимает специальные меры защиты и лов которого производился траулером «Волга».

В решении от 23 декабря 2002 г. Трибунал принял во внимание озабоченность Австралии и признал сумму залога в 1,920,000 австралийских долларов, запрашиваемую в качестве залога за освобождения судна, разумной в контексте ст. 292 Конвенции [The "Volga" Case (Russia v. Australia) (Prompt Release), Judgment of December 23, 2002, 6 Int'l Trib. L. of the Sea Rep. of Judgments Advisory Opinions and Orders. 10-41. 2002].

Дело «Волги» примечательно тем, что оно было первым (и на сегодняшний день единственным) делом, в котором был установлен залог в форме банковского обязательства. Кроме того, встал вопрос о дополнении залога условием оборудования траулера «Волга» системой определения местонахождения судна (VMS). Австралия настаивала на том, что включение дополнительных нематериальных условий может рассматриваться как часть залога или другого материального обеспечения в целях Конвенции. Трибунал, однако, постановил, что это противоречит целям и задачам ст. 292 [Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву, [www](http://www.un.org/ru/avp/)].

Некоторые специалисты считают такое решение не вполне корректным. Они задают вопрос: должен ли трибунал следовать букве Конвенции или Статута Трибунала, или его духу, т.е.

учитывать причины, по которым принимаются те или иные положения [Escher, 2006, p. 324]? Трибунал на этот вопрос не отвечает, и даже не рассматривает его. В решении прямо сказано, что залог должен иметь форму гарантии, предоставленной банком, действующим на территории задержавшего судно государства, или его банком-корреспондентом.

Здесь, если обратиться к фактическим обстоятельствам дела, то следует изложить следующее. Владельцем судна является компания Олберс. Данная компания зарегистрирована в России с офисом в г. Москва, Димитровское шоссе, д. 153. Итак, 7 февраля 2002 г. судно было взято на abordаж австралийскими военными. На судно высадился персонал с австралийского военного вертолета в Южном океане. В момент высадки с вертолета на борт судно находилось в открытом море. Пока российское судно находилось во внутренних водах, территориальном море, прилегающей зоне или в исключительной экономической зоне Австралии, не поступало ни одного требования или приказа со стороны какого-либо судна или самолета, находящегося на государственной службе Австралии. А также до высадки военных никаких сообщений о нарушениях от австралийской стороны не поступало. Теперь что касается в отношении уголовного преследования и залога. Примерно 5 марта 2002 г. капитан рыбной ловли, лоцман рыбной ловли и старший помощник капитана («Офицеры») были обвинены в преступлениях согласно австралийскому законодательству в связи с деятельностью судна в Южном океане, а затем были заключены под стражу. Примерно 16 марта 2002 г. капитан умер в больнице, находясь под присмотром и под стражей австралийских властей. Здесь важно отметить следующее, что несмотря ни на какие обстоятельства дела и на какие аргументы, приводимые со стороны Российской Федерации, Трибунал рассмотрел здесь только и единственное это нормативное регулирование таких вопросов, как влияние законности задержание судна в открытом море на размер залога, а также критерии установления разумного залога для освобождения судна и его экипажа [Колдаева, 2021, с. 101-103].

Дело «Хошинмару»

В деле «Хошинмару» [The "Hoshinmaru" Case (Japan v. Russian Federation), Prompt Release, Judgment of 6 August 2007, p. 18] рассматривался также вопрос о разумности залога. 6 июля 2007 г. Япония подала в трибунал заявление о рассмотрении дела о задержании рыболовного судна «Хошинмару» властями Российской Федерации по обвинению в нарушении национального законодательства о рыбной ловле в исключительной экономической зоне России. 13 июля, спустя больше 5 недель после задержания судна, Россия установила залог в размере 25 млн. руб. (около 980,000 долл. США) и заявила, что назначение залога отменяет необходимость обращения в Трибунал о незамедлительном освобождении судна, а потому иск Японии должен быть признан неприемлемым.

Япония объявила сумму залога неразумной и не соответствующей требованиям ст. 292 Конвенции [Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву, www]. Позиции сторон также разошлись по вопросу задержания вместе с судном его команды и капитана. В решении от 6 августа 2007 г. трибунал подтвердил ранее вынесенное решение относительно разумности залога или другого материального обеспечения и, помимо прочего, заявил, что не считает разумным устанавливать залог, исходя из максимальной суммы штрафа, который может быть наложен на судовладельца или капитана, равно как и устанавливать залог, исходя из возможной конфискации судна с учётом обстоятельств дела. Сумма залога должна быть соразмерна серьёзности вменяемого нарушения. Таким образом, трибунал признал сумму залога, установленную Российской Федерацией, неразумной, и постановил незамедлительно

освободить «Хошинмару» вместе с уловом на борту после уплаты залога или другого обеспечения, определённого трибуналом, а также незамедлительно и без каких-либо условий освободить капитана и команду судна. Трибунал определил сумму залога в 10 млн. руб. (около 390,000 долл. США) [The "Hoshinmaru" Case (Japan v. Russian Federation), Prompt Release, Judgment of 6 August 2007,]. 16 августа 2007 г. Российская Федерация получила залог; судно с командой были освобождены в тот же день.

Вопрос о конфискации в деле «Томимару»

Дело «Томимару» [The "Tomimaru" Case (Japan v. Russian Federation), Prompt Release, Judgment of 6 August 2007, p. 74] было инициировано Японией в тот же день, что и дело «Хошинмару», и тоже касалось задержания рыболовного судна Российской Федерацией по обвинению в нарушении национального рыболовного законодательства в её исключительной экономической зоне. В этом деле Трибуналу пришлось рассматривать болезненный вопрос о последствиях конфискации рыболовного судна – меры, предусмотренной законодательством в сфере организации охраны окружающей среды и природных ресурсов многих государств. Команде было позволено покинуть Российскую Федерацию задолго до подачи Японией заявления в Трибунал об освобождении судна.

Компетентный российский суд принял решение о конфискации судна, и поэтому Россия заявила, что поданное Японией ходатайство не имеет объекта. В своём решении от 6 августа 2007 г. Трибунал выразил мнение, что решение о конфискации исключает предварительный характер задержания судна, лишая процедуру ходатайства о незамедлительном освобождении объекта. При этом, однако, он также отметил недопустимость принятия решений, лишаящих судовладельца права обращения за доступными внутренними средствами правовой защиты, или лишаящих государство флага возможности добиваться незамедлительного освобождения судна в рамках Конвенции.

Далее Трибунал подчеркнул, что решение о конфискации судна не мешает ему рассматривать ходатайство о незамедлительном освобождении судна до тех пор, пока процессуальные действия во внутренних судах задержавшего судно государства не завершены. Трибунал обратил внимание на то, что решение Верховного суда Российской Федерации, поддержавшего решение суда низшей инстанции о конфискации «Томимару», исчерпывает процедуры, доступные во внутренних судах. Соответственно, Трибунал постановил, что ходатайство Японии больше не имеет объекта, и поэтому Трибунал не может выносить по нему какое-либо решение.

Незамедлительное освобождение как временная охранительная мера. Дело «Арктик Санрайз»

Данное дело привлекает внимание тем, что незамедлительное освобождение судна было предписано Трибуналом в качестве одной из временных охранительных мер.

Ледокол «Арктик Санрайз» плавает под флагом Нидерландов и эксплуатируется международной неправительственной организацией «Гринпис». Судно было задержано властями Российской Федерации в пределах исключительной экономической зоны РФ после того, как активисты «Гринпис» сделали попытку взобраться на платформу под флагом РФ, нарушив зону безопасности этой платформы.

Заклучение

Содержание предписания о незамедлительном освобождении судна «Арктик Санрайз» можно назвать типовым, так как оно не отличается от других таких же предписаний: незамедлительно освободить судно и весь задержанный персонал после внесения залога или иного финансового обеспечения Нидерландами в размере 3.600 000 евро в виде банковской гарантии.

Библиография

1. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS) (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982) (с изм. от 23.07.1994) [Электронный ресурс]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_121270/ (дата обращения: 12.03.2024).
2. Абгарян Д.Р. Практика международного трибунала по морскому праву: Дисс. ... к.ю.н. – М., 2015. – 147 с.
3. Колдаева В.А. Критерии определения разумности залога для освобождения судна на примере дела «Волга» // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. 2021. № 4-2. – С. 101-103
4. Колодкин А.Л., Гуцуляк В.Н. Незамедлительное освобождение судов и экипажей в практике Международного трибунала по морскому праву // Международное право и национальные интересы Российской Федерации. Liber amicorum в честь Чрезвычайного и Полномочного посла, профессора Олега Николаевича Хлестова. – М.: Восток – Запад, 2008. – С. 188.
5. Курс международного права в шести томах. Т. III. Основные институты и отрасли современного международного права. Т. 3 / [А.Н. Верещагин, Б.В. Ганюшин, Г.П. Жуков и др.]. – М.: Наука, 1967. – 451 с.
6. Международное морское право: Справочник / под ред. Г.С. Горшкова [Г.С. Горшков, Г.А. Глазунов, В.С. Князев и др.]. – М.: Воениздат, 1985. – 430 с.
7. Мировой океан и международное право. Правовой режим морских прибрежных пространств / Отв. ред.: Мовчан А.П., Янков А.; Редкол.: Бараболя П.Д., Виноградов С.В., Даниленко Г.М., Кунц О., Миронова С.В., Симонидерс Я., Скалова Л.В., Сперанская Л.В., Шинкарецкая Г.Г. – М.: Наука, 1987. – 228 с.
8. Скаримов А.С. Правовое обеспечение профессиональной деятельности. Морское право: Учебник для СПО. – М.: Юрайт, 2021. – 355 с.
9. The "Arctic Sunrise" Case (Kingdom of the Netherlands v. Russian Federation).
10. The "Hoshinmaru" Case (Japan v. Russian Federation), Prompt Release, Judgment of 6 August 2007, ITLOS Reports, 2005-2007. – P. 18.
11. The "Tomimaru" Case (Japan v. Russian Federation), Prompt Release, Judgment of 6 August 2007, ITLOS Reports, 2005-2007. – P. 74.
12. The "Volga" Case (Russia v. Australia) (Prompt Release), Judgment of December 23, 2002, 6 Int'l Trib. L. of the Sea Rep. of Judgments Advisory Opinions and Orders. 10-41. 2002. [Электронный ресурс]. – URL: http://www.itlos.org/start2_en.html (дата обращения: 12.03.2024).
13. Escher A.-K. Release of Vessels and Crews before the International Tribunal for the Law of the Sea // The International Journal of Marine and Coastal Law. 2006. Vol. 18. – P. 324.

The Case of the "Volga" and the "Hoshinmaru" Case in the Context of Studying the Detention of Foreign Vessels in the Exclusive Economic Zone

Dzhul'etta R. Abgaryan

PhD in Law, Lecturer,
Department of State and Municipal Administration,
Moscow University of Industry and Finance "Synergy",
125190, 80, Leningradsky Prospekt, Moscow, Russian Federation;
e-mail: jetta.ab@gmail.com

Abstract

The article examines the issue of detaining foreign vessels in the exclusive economic zone through the prism of two cases before the International Tribunal for the Law of the Sea, where the Russian Federation participated both as plaintiff and defendant. The study provides an overview of the Tribunal's jurisdiction over prompt release cases of detained vessels, noting that this jurisdiction falls within the Tribunal's exclusive competence. The analysis distinguishes between the legal concepts of territorial sea and exclusive economic zone. The article then examines two landmark cases: the "Volga" case and the "Hoshinmaru" case, focusing particularly on the Tribunal's contribution to establishing reasonable bond criteria for vessel release.

For citation

Abgaryan D.R. (2025) Delo sudna "Volga" i delo "Khoshinmaru" v kontekste issledovaniya voprosa zaderzhaniya inostrannykh sudov v isklyuchitelnoi ekonomicheskoi zone [The Case of the "Volga" and the "Hoshinmaru" Case in the Context of Studying the Detention of Foreign Vessels in the Exclusive Economic Zone]. *Voprosy rossiiskogo i mezhdunarodnogo prava* [Matters of Russian and International Law], 15 (2A), pp. 607-613.

Keywords

International law, bond, security, International Tribunal for the Law of the Sea, "Volga" case, "Hoshinmaru" case, 1982 UN Convention.

References

1. United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) (concluded in Montego Bay on 10.12.1982) (as amended dated 07/23/1994) [Electronic resource]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_121270/ (date of reference: 03/12/2024).
2. Abgaryan D.R. The practice of the International Tribunal for the Law of the Sea: Dissertation ... Candidate of Law–Moscow, 2015. 147 p.
3. Koldaeva V.A. Criteria for determining the reasonableness of a pledge for the release of a vessel on the example of the Volga case // Humanities, socio-economic and social sciences. 2021. No. 4-2. – pp. 101-103
4. Kolodkin A.L., Gutsulyak V.N. Immediate release of ships and crews in the practice of the International Tribunal for the Law of the Sea // International law and the national interests of the Russian Federation. The freedom of a friend in the couple of a Primary and full-scale person, Oleg Nikolevich prossor. – M.: East – West, 2008. – p. 188.
5. Course of international law for the population Vol. Chapter III. The main institutes and branches of modern international law. Vol. 3 / [A.N. Vereshchagin, B.V. Ganyushin, G.P. Zhukov and others]. Moscow: Nauka Publ., 1967. – 451 p.
6. International maritime law: Handbook / edited by G.S. Gorshkov [G.S. Gorshkov, G.A. Glazunov, V.S. Knyazev, and others]. Moscow: Voenizdat, 1985. – 430 pages.
7. The world ocean and international law. Legal regime of marine coastal spaces / Ed.: Movchan A.P., Yankov A.A.; Editors: Barbolya P.D., Vinogradov S.V., Danilenko G.M., Kunch O., Mironova S.V., Simoniders Ya., Skal L.V., Ispanskaya L.V., Tsinkaretskaya G.G. – M.: Nauka, 1987. – 228 p.
8. Skaridov A.S. Legal support of professional activity. Maritime law: A textbook for the Law of the Sea. Moscow: Yurait, 2021. 355 p.
9. The case of Arctic Sunrise (Kingdom of the Netherlands v. the Russian Federation).
10. The case of Hoshinmaru (Japan v. the Russian Federation), Immediate Release, Judgment of 6 August 2007, ITLOS Reports, 2005-2007. – Page 18.11.
- The case of Tomimaru (Japan v. the Russian Federation), Immediate Release, Judgment of August 6, 2007, ITLOS Reports, 2005-2007. – p. 74.
12. The Volga case (Russia v. Russia. Australia) (Immediate Publication), Judgment of December 23, 2002, 6 international judicial decisions, advisory opinions and orders of the Maritime Commission. 10-41. 2002. [electronic resource]. – URL: http://www.itlos.org/start2_en.html (date of reference: 03/12/2024).
13. Escher A.-K. Release of ships and crews at the International Tribunal for the Law of the Sea // International Journal of Maritime and Coastal Law. 2006. Volume 18. – P. 324.