

**Секція 3. Міжнародне публічне право, міжнародне приватне право,
право Європейського Союзу.**

**ДОКТРИНА ПЕРЕСЛІДУВАННЯ ПО ГАРЯЧИХ СЛІДАХ У
СУЧАСНОМУ МІЖНАРОДНОМУ ПРАВІ**

Франчук Х. І.

Національного університету «Києво-Могилянська академія»

Згідно з міжнародним правом судно, яке вчиняє порушення законів чи норм прибережної держави може бути переслідуване компетентними властями цієї держави аж до відкритого моря і там заарештоване [3, 667; 10, 30]. Цей принцип визнається і гарантується міжнародним правом. З іншого боку, в міжнародному морському праві існує також і принцип свободи пересування та судноплавства, який забезпечується статтею 87(1) Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року (далі - Конвенція), який надає всім без винятку державним кораблям можливість вільно пересуватися у відкритому морі [14]. Конвенція перераховує кілька виняткових випадків, коли в пересування торгових суден у відкритому морі мають право втручатися військові кораблі і літальні апарати, що перебувають на урядовій службі прибережної держави і спеціально уповноважені на це, одним з яких є право на переслідування по гарячих слідах (ст. 111).

Право на переслідування по гарячих слідах протягом понад століття визнається всіма народами в якості важливого винятку з принципу свободи відкритого моря, адже воно не дає можливості кораблю, який порушив закони та правила прибережної держави уникнути покарання [2, 309].

Зазначену проблематику вивчали низка закордонних науковців, таких як Н.Поулантзас, Р.Роуланд, Д.Момтаз, А.Гофманн, Д.Еванс, К.Льове, М.Аллен, Д. Брайд, Т.Карім та інші, проте у вітчизняній правовій науці даному питанню приділялося дуже мало уваги.

Метою даної статті є висвітлення основних елементів, які повинна задовільнити держава для того, щоб легітимно розпочати переслідування по гарячих слідах, а також виявлення основних шляхів удосконалення Конвенції із морського права (далі-Конвенція) для того, щоб уникнути потенційних проблем при вирішенні справ на дану тематику Міжнародними судовими інституціями.

Вперше право «переслідування по гарячих слідах» (right to hot pursuit) було розвинуте в статті 23 Женевської Конвенції про відкрите море від 1958 р. [4, 82], а згодом модифіковане в статті 111 Конвенції ООН від 1982 р. [14]. Втручання у свободу судноплавства можливе лише за умови, що прибережна держава, яка здійснює переслідування, задовільнила всі умови, передбачені у статті 111 Конвенції із морського права. Як зазначив Міжнародний трибунал із морського права у справі Сент-Вінсент і Гренадіни проти Гвінеї у 1999 р році (M/V Saiga case) є шість необхідних

кумулятивних умов правомірності такого переслідування [6, абзаци 146-152]:

1) Компетентні власті прибережної держави повинні мати достатні підстави вважати, що судно іншої держави порушило закони та правила цієї держави [14]. Достатніми підставами Міжнародний трибунал з морського права визнає наявність переконливих, очевидних доказів про те, що порушення насправді відбулося [6, абзац 147]. Цей критерій був розроблений Комісією міжнародного права (далі - Комісія) для того, щоб уберегти судна інших держав від переслідування на основі простих припущень та підозр. Цікаво те, що жодна із Конвенцій не проводить чіткої межі між тим, які підстави є достатніми для початку операції із переслідування судна, а які є простою підозрою. Єдине, на що вказує Комісія у своєму звіті за 1956 рік, це те, що цей стандарт знаходиться поміж простою підозрою і фактичним знанням про вчинення злочину [15]. Саме тому, на думку автора, необхідно звернутися до єдиного міжнародно-правового акту, договору між Францією та Австралією «Про спільні дії щодо спостереження та забезпечення порядку у відповідних морських зонах Південного океану» від 2007 року [1, 550], який визначає, які саме критерії повинна задовільнити держава, для того, щоб констатувати, що у її компетентних властей були ці «достатні підстави». Такими підставами є: а) прямий зоровий контакт із судном іншої держави і б) докази, отримані уповноваженим судном за допомогою технічних засобів. Варто також зазначити, що Конвенція не визначає, за яке саме порушення може розпочатися переслідування, тим самим даючи кожній прибережній державі свободу розпочати переслідування судна за будь-яке порушення її власних законів чи правил.

Отже, перед тим, як реалізувати своє право на переслідування по гарячих слідах, прибережна держава повинна врахувати серйозність порушення і визначити, чи є воно пропорційним вторгненню у свободу судноплавства іншого судна.

2) Переслідування повинне початися тоді, коли іноземне судно знаходиться у внутрішніх водах, архіпелажних водах, у територіальному морі або прилеглий зоні держави, що переслідує [14; 11, 557]. Конвенція 1982 року визначила також право розпочинати переслідування щодо правопорушень, що вчиняться у виключній економічній зоні або на континентальному шельфі, включно із зонами безпеки навколо установок на континентальному шельфі [14].

3) Переслідування повинне розпочатися як тільки порушення було виявлено і не повинне перериватися [14; 8, 19-42]. Негайність і невідкладність здійснення переслідування є обов'язковою умовою легальності його здійснення.

4) Переслідування повинне бути здійснене лише військовими суднами, військовими літаками або іншими суднами і літальними апаратами, мають чіткі зовнішні знаки, дозволяють упізнати їх як такі, що знаходяться на урядовій службі й уповноважені для цієї мети [14]. Даний критерій, на думку автора, потребує значного вдосконалення, адже на 1982 рік Комісія не змогла передбачити значного технічного прогресу. Як правило, переслідування по гарячих слідах здійснюється літальним апаратом, який виявляє судно іншої держави і переслідує його до тих пір, поки корабель берегової охорони не прибуде і не заарештує його. Проте все частіше такі країни як США, Японія та Китай почали використовувати безпілотні літальні апарати для реалізації права на переслідування по гарячих слідах [13, 59]. З одного боку, безпілотні літальні апарати не потребують великої кількості пального, можуть патрулювати територію прибережної держави аж до 2 днів, проте з іншого боку не всі типи таких апаратів через свої розміри можуть бути залученими у примусові операції. Із положення статті 111 Конвенції випливає, що лише два типи суден або літальних апаратів можуть бути в переслідуванні: а) військові та б) інші судна, які мають чіткі зовнішні знаки, які дозволяють упізнати їх як такі, що знаходяться на урядовій службі й уповноважені для цієї мети.

а) Стаття 29 Конвенції з морського права визначає поняття військовий корабель як судно, що належить до збройних сил будь-якої держави, яке має зовнішні знаки, що відрізняють такі судна його національності, що знаходиться під командуванням офіцера, який перебуває на службі уряду даної держави і прізвище якого занесено до відповідного списку військовослужбовців або інший, еквівалентний йому документ, і має екіпаж, підпорядкований регулярній військовій дисципліні [14].

б) щодо іншого виду суден – Конвенція не визначає чітких критеріїв, під які повинне підпадати судно. Саме тому автор вважає за доцільне виокремити із положень статті 111 Конвенції наступні умови, які необхідно задовільнити судну чи літальному апарату, якщо воно не перебуває на військовій службі: По-перше, судно чи літальний апарат повинні мати чіткі розпізнавальні зовнішні знаки, які показують, на якій саме урядовій службі воно перебуває. Як правило, судна чи літальні апарати маркують емблемами берегової охорони. Наприклад, в США існує спеціальний закон, який статтею II-і визначає, як саме потрібно маркувати літальні апарати, які залучені в переслідування по гарячих слідах [12]. На нашу думку, в статті 111 Конвенції необхідно конкретизувати дане положення, що допоможе уникнути потенційних проблем із визначенням якого саме маркування потребує судно. По-друге, для того, щоб визначити, чи уповноважене судно чи літальний апарат на участь у переслідуванні по гарячих слідах, воно повинне бути у власності держави та фінансуватися

нею [15], а також бути авторизованим на участь у переслідуванні по гарячих слідах [11, 584; 10, 197].

5) Переслідування може бути почато тільки після подачі сигналу зупинитися, зорового або звукового, з дистанції, що дозволяє іноземному судну побачити або почути цей сигнал.

Цей критерій передбачає, що підозрюване судно зрозуміло, що воно було виявлене та ідентифіковане. Сигнал зупинитися повинен бути наданий до того часу, поки іноземне судно перебуває у водах прибережної держави [9, 258]. Конвенція передбачає необхідність подачі звукового або зорового сигналу перед початком переслідування, проте не містить жодних критеріїв для визначення того, що переслідуване судно насправді побачило чи почуло сигнал зупинитися. Як і будь-який інший, даний критерій містить багато нюансів. По-перше, сигнал, який подається повинен означати лише сигнал зупинитися, і нічого іншого [7, 547]. Саме тому, щоб уникнути потенційних мовних проблем сигнали, як правило, беруться із Міжнародного коду сигналів [5]. По-друге, попри те, що сигнал повинен означати лише сигнал зупинитися, Міжнародна правова комісія дозволяє подати сигнал судном чи літальним апаратом всіма можливими засобами [2, 319].

б) Переслідування по гарячих слідах вважається розпочатим тільки за умови, що судно, яке здійснює дане право, переконалося за допомогою всіх наявних у його розпорядженні засобів, що переслідуване судно знаходиться в межах територіального моря або, належно від випадку, в прилеглий зоні, або в виключній економічній зоні, або над континентальним шельфом [14]. У статті 111(4) Конвенції не прописано чітких методів, які повинні бути використані для того, щоб визначити місце розташування іноземного судна. Це означає, що будь-які технічні або традиційні навігаційні прилади цілком підпадають під визначення Конвенції.

Право на переслідування по гарячих слідах припиняється у випадку, коли переслідуване судно входить в територіальне море своєї держави або у територіальне море якої-небудь третьої держави, а у випадку, коли судно було зупинено або затримано поза територіальним морем в умовах, які не виправдовують здійснення права переслідування по гарячих слідах, йому повинні бути відшкодовані будь-які заподіяні збитки або шкоду [14].

Отже, переслідування по гарячих слідах – важливе право, яке надано прибережній державі для того, щоб затримати та заарештувати судно іншої держави за порушення її законів та правил, яке розпочалося за умови, що компетентні власті держави мали достатні підстави вважати, що

порушення відбулося; які пересвідчилися всіма можливими засобами, що воруже судно перебуває на її території; подали звуковий або зоровий сигнал зупинитися із розумної дистанції; із військового або іншого судна, яке має чітке маркування яке вказує службу, на якій воно перебуває; та переслідували судно аж до відкритого моря безперервно.

Попри велику кількість критеріїв стаття 111 Конвенції потребує удосконалення для того, щоб різні судові трибунали могли однозначно використовувати її положення. На нашу думку, необхідно: 1) визначити чітку межу «достатніх підстав», які повинні мати компетентні власті на момент ініціювання переслідування, використавши критерії, які були розроблені в договорі Францією та Австралією; 2) закріпити в п.5 ст. 111 право розпочинати переслідування не тільки за військовими та іншими літальними, а й за безпілотними літальними апаратами; 3) надати право подавати сигнал зупинитися лише сигналами, які в міжнародному праві означають «стоп».

Список використаних джерел:

1. 2007 Treaty between France and Australia on cooperative surveillance and enforcement within their respective maritime zones in the Southern Ocean, *The International Journal of Marine and Coastal Law*, Volume 22, Issue 4.
2. Allen, *Doctrine of Hot Pursuit: A Functional Interpretation Adaptable to Emerging Maritime Law Enforcement Technologies and Practices*, 20 *Ocean Development and International Law*, (1989).
3. Evans M., *International Law*, 4th Edition (OUP, Oxford), 2006.
4. Geneva Convention on the High Seas, 1958, Entered into force on 30 September 1962. United Nations, Treaty Series, vol. 450.
5. International Code of Signals for visual, sound, and radio communications. United states Edition, 1969 (Revised 2003).
6. *M/V Saiga (No. 2) (St. Vincent v. Guinea)*, ITLOS, (1 July 1999).
7. McDougal&Burke, *The Public Order of the Oceans: A Contemporary International Law of the Sea*, 1962.
8. Molenaar, *Multilateral Hot Pursuit and Illegal Fishing in the Southern Ocean: The Pursuits of the Viarsa 1 and the South Tomi*, *IJ MCL*, Vol.19(1), (2004).
9. Myron H. Nordquist, *United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982: A Commentary*, Martinus Nijhoff Publishers, Center for Oceans Law and Policy, University of Virginia School of Law, 1993.
10. Poulantzas N., *The Right of Hot Pursuit in International Law*, (1969).
11. Reuland Robert C. *The Customary Right of Hot Pursuit Onto the High Seas: Annotations to Art. 111 of the Law of the Sea Convention*. 1993 *Virginia Journal of International Law Association Virginia Journal of International Law*, (1993).

-
12. Supplementary Arrangement Between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of Panama to the Arrangement Between the Government of the United States of America and the Government of Panama for Support and Assistance from the United States Coast Guard for the National Maritime Service of the Ministry of Government and Justice. Signed at Panama City, Panama February 5, 2002. Entered into force February 5, 2002, Art.II(i).
13. Tasikas, Unmanned Aerial Vehicles and the Doctrine of Hot Pursuit, 29 Tulane Maritime Law Journal (2004).
14. United Nations Convention on the Law of the Sea, Montego Bay, 10 December 1982, entered into force 16 November 1994 // United Nations Treaty Collection. [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf (дата звернення: 12.03.2015).
15. Yearbook of the International Law Commission, Articles concerning the Law of the Sea with commentaries, vol. II, 1956.

Науковий керівник: Антонович М. М., доктор права, доцент, завідувач кафедри міжнародного права і спеціальних правових наук