29. Вестник ВАС РФ. 2010. № 4.
30. Вестник ВАС РФ. 2010. № 2.
31. Постановление ФАС Северо-Кавказского округа по делу № А32-6666/2006 от 26 апреля 2010 г.
32. *Сарбаш С.В.* Восстановление корпоративного контроля // Вестник гражданского права. 2008. № 4.
33. Постановление Пятнадцатого арбитражного апелляционного суда. Дело №: А53 – 12286/2009.15АП-12152/2009 от 15 февраля 2010 года.
34. Решение Арбитражного суда Ростовской области. Дело № А53-22184/2009 от 14 января 2010 г.
35. Постановление Пятнадцатого Арбитражного апелляционного суда. Дело № А53-22184/2009 15АП-17-1795/2010 г.
36. Постановление Президиума ВАС РФ № 97-36/03 от 2 декабря 2003 г. // Вестник ВАС РФ, 2004. № 5.
37. Решение Арбитражного суда Ростовской области. Дело № А53-29626/2009 от 19 января 2010 года.

УДК 347.79

Беляков В.Г.,
Скрынник А.М.

ПРИНЦИП ЭКСНАЦИОНАЛЬНОСТИ В ДЕЙСТВИЯХ ГОСУДАРСТВ ПО ОГРАНИЧЕНИЮ И КОНТРОЛЮ ТОРГОВОГО МОРЕПЛАВАНИЯ В МИРНОЕ ВРЕМЯ, ВНЕ ВООРУЖЕННОГО КОНФЛИКТА

На основе анализа эволюции научных воззрений, основанных на согласованности современных знаний и соответствующих международных нормах и принципах, авторами обоснован один из руководящих принципов действий государств в области ограничения и контроля торгового мореплавания, в рамках реализации положений СБ ООН в мирное время, вне вооружённого конфликта- принцип экснациональности судна.

On the basis of the analysis of the evolution of the scientific views, based on the consensus of contemporary knowledge and relevant international norms and principles ofthe author substantiates one of the guiding principles of action of states in the area of limitation and control of merchant shipping, in the framework of the implementation of the provisions of security council of the UN in peace-time, outside of armed conflict is the principle of without reference to nationality of the ship.

Ключевые слова: *призовое право, санкции СБ ООН, контроль торгового мореплавания, национальность судна, принцип деятельности.*

Key words: *rights prize, the sanctions of the UN security council, the control of merchant shipping, the nationality of the vessel, the principle activities.*

В условиях войны на море (в том числе и в период вооружённого конфликта) руководящим принципом, определяющим возможность правомерного захвата судна, является принцип национальной принадлежности, получивший своё закрепление в Парижской декларации о морской войне 1856 г, которая установила основы современного призового права, сформировав два фундаментальных принципа (положения) морского права во время войны: 1) нейтральный флаг покрывает неприятельский груз, за исключением военной контрабанды; 2) нейтральный груз, за исключением военной контрабанды, не подлежит захвату под неприятельским флагом.

Вместе с тем в рамках системы современного международного права, сложившейся во второй половине XX в. и запрещающей ведение агрессивной войны, специфика международно-правового регулирования исполнения обязательных субординационных принудительных мер, направленных на ограничение и контроль [1, с. 32] торгового мореплавания, устанавливаемых СБ ООН в мирное время вне вооружённого конфликта, обусловлена содержанием и целью иных общественных отно-

шений, нежели в период военного конфликта, и направлена на решение вопросов региональной и национальной безопасности, а также борьбы с терроризмом и предотвращением распространения оружия массового уничтожения [2, с.6], а следовательно, определяет и необходимость обоснования иных руководящих (специальных) правовых принципов такой деятельности.

Проведённый анализ иерархической системы принципов международного права (общих, отраслевых, институциональных), регламентирующих правомерность действий по ограничению и контролю торгового мореплавания вне военного конфликта, в рамках реализации санкций СБ ООН, а также в иных случаях, предусмотренных международными договорами, позволил сделать следующие выводы в отношении критерия национальной принадлежности судна в рамках такой деятельности.

Основу современных международных отношений, закрепленных в п. 1 ст. 2 Устава ООН, определяет принцип суверенного равенства всех ее членов (государств). Сущность данного принципа составляет правило о полном уважении юридического равенства участников в решении международных проблем, в разрешении которых они заинтересованы. Принцип равенства участников международных отношений нашёл своё отражение также и в нормах – принципах Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 г., создающих правовую основу деятельности в Мировом океане и основанную, прежде всего, на принципе свободы открытого моря, составляющим основу правового режима судоходства. Согласно этому принципу открытое море подлежит непосредственному и прямому международно-правовому регулированию как международное пространство, открытое и доступное для использования всем государствам. [3, с. 32]. С принципом свободы открытого моря тесно связан принцип исключительной юрисдикции государства флага судна в открытом море, который формировался одновременно с принципом свободы судоходства как международно-правовой обычай, направленный на обеспечение условий равноправного для всех государств мореплавания [4, с. 179]. Согласно ст.92 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., исключительная юрисдикция государства флага судна в открытом море может быть ограничена в случаях, прямо предусматриваемых в международных договорах либо настоящей Конвенцией. Так, в соответствии с п.2 ст.8 Протокола против незаконного ввоза мигрантов по суше, морю и воздуху, дополняющего Конвенцию ООН против транснациональной организованной преступности 2000 г. [5], а также с п.п. 3, 4 ст.17 Конвенция Организации Объединенных Наций о борьбе против незаконного оборота наркотических средств и психотропных веществ 1988 г. [6, с. 133–157], государство-участник, имеющее разумные основания подозревать, что судно, осуществляющее свободу судоходства в соответствии с международным правом и несущее флаг другого государства-участника, участвует в незаконном ввозе мигрантов по морю либо в незаконном обороте наркотических средств и психотропных веществ, может уведомить об этом государство флага, запросить подтверждение регистрации и, в случае подтверждения, просить разрешения государства флага принять надлежащие меры в отношении этого судна.

В свою очередь государство флага подозреваемого судна, сопровождая свое разрешение условиями, которые должны быть согласованы между ним и запрашивающим государством, может разрешить запрашивающему государству высаживаться на данное судно, производить его досмотр, в случае обнаружения доказательств незаконной деятельности принимать надлежащие меры в отношении этого судна, лиц и груза на борту. Однако, согласно п. п. 5, 7 ст. 8 Протокола против незаконного ввоза мигрантов по суше, морю и воздуху, дополняющего Конвенцию ООН против транснациональной организованной преступности 2000 г., государство–участник, не принимая дополнительных мер без прямого разрешения государства флага, в то же время управомочено совершать действия, которые необходимы для устранения непосредственной угрозы для жизни людей или которые вытекают из соответствующих двусторонних или многосторонних соглашений. При этом, если есть разумные основания подозревать, что судно не имеет национальности или может быть приравнено к судну без национальности, государство-участник может произвести высадку на судно и его досмотр, принимая надлежащие меры согласно соответствующим положениям внутреннего и международного права.

Аналогичная позиция международного сообщества по соблюдению принципа исключительной юрисдикции государства флага судна в открытом море нашла своё отражение и положениях резолюций СБ ООН. В частности, п.п. 12, 13 резолюции СБ ООН № 1874 (2009) [7] в рамках действий, направленных на нераспространение ядерного оружия и ядерное разоружение в отношении КНДР, все

государства-члены могут производить с согласия государства флага досмотр судов в открытом море, если у них имеется информация, которая дает разумные основания полагать, что груз таких судов содержит предметы, чьи поставка, продажа, передача или экспорт запрещаются, либо, если государство флага не соглашается на досмотр в открытом море, оно должно предписать судну проследовать в подходящий и удобный порт для того, чтобы досмотр был произведен местными властями [8].

В качестве примера, подтверждающего стремление мирового сообщества о полном уважении юридического равенства участников, также следует привести положения резолюций СБ ООН 1874 (2009) и 1929 (2010), предусматривающие не только ограничение в перевозке «запрещённых предметов», но и налагающие ограничения на снабжение судов, осуществляющих перевозку таких грузов. В частности, первоначально, в соответствии с п.17 резолюции СБ ООН 1874 (2009), принятой в отношении КНДР, «государства-члены должны запретить предоставление их гражданами или с их территории бункеровочных услуг, таких как обеспечение топливом или предметами снабжения, либо иного судового обслуживания судам КНДР, если у них имеется информация, которая дает разумные основания полагать, что они перевозят предметы, чьи поставка, продажа, передача или экспорт запрещаются…».

Толкование указанного положения даёт основание считать, что подобные ограничения применяются исключительно к судам под флагом КНДР. Однако подобные меры ограничительного характера исключительно в отношении судов одного флага идут вразрез с принципом суверенного равенства государств. Очевидно поэтому аналогичные санкционные меры в отношении Ирана, в соответствии с п.18 резолюции СБ ООН 1929 (2010), уже предусматривают, «что государства-члены должны запретить обеспечение их гражданами или с их территории бункеровочных услуг, таких как снабжение топливом или предметами снабжения, либо иного судового обслуживания принадлежащих Ирану или используемых им по контракту судов, включая зафрахтованные суда, если у них имеется информация, которая дает разумные основания полагать, что они перевозят предметы, поставка, продажа, передача или экспорт которых запрещены…».

Следовательно, представляется очевидным, что международное сообщество, устанавливая меры ограничения и контроля на морскую перевозку, предусмотренные как положениями международных договоров, так и резолюционными положениями, в качестве основания реализации указанных положений, предусматривающих право на осуществление контроля данной морской перевозки, в том числе и вменения обязанности о непредставлении судового обслуживания, не преследующих цели негативно повлиять на законную экономическую деятельность в области международной торговли, не определяет национальной принадлежности судна в качестве критерия реализации мер ограничения и контроля торгового мореплавания.

Таким образом, в итоге анализа эволюции научных воззрений, нашедших свое отражение в тех или иных формах в действующем законодательстве, а также результатов рационального и научного осмысления закономерностей развития исследуемых общественных отношений, основанных на согласованности современных знаний и соответствующих международных нормах и принципах, представляется возможным обоснование одного из руководящих принципов действий государств в области ограничения и контроля торгового мореплавания в рамках реализации положений СБ ООН в мирное время, вне вооружённого конфликта: - принцип экснациональности судна, предусматривающий возможность осуществления санкционных действий по ограничению и контролю торгового мореплавания вне зависимости от национальности судна, за исключением судов, которые фактически совершают действия в осуществление суверенной власти государства, т.е. эксплуатируются в некоммерческих целях для выполнения публичных функций.

Литература и комментарии

1. 1. Международный контроль - как основанная на общепризнанных принципах и нормах современного международного права деятельность субъектов международного права или созданных ими органов, заключающаяся в проверке соблюдения государствами международно-правовых обязательств и в принятии мер по их выполнению // Валеев Р.М. Контроль в современном международном праве. 2-е изд., доп. и перераб. Казань, 2003.

2. Приложение к письму Постоянного представителя Греции при Организации Объединенных Наций от 12 декабря 2007 года на имя Председателя Совета Безопасности Повышение эффективности санкций Совета Безопасности Организации Объединенных Наций. Документ ООН S/2007/734. Нью-Йорк, 2007.

3. Мовчан А.П. Международное морское право (основные положения): Учебное пособие М., 1997.

4. Колодкин А.Л., Гуцуляк В.Н., Боброва Ю.В. Мировой океан. Международно-правовой режим. Основные проблемы. М., 2007.

5. Протокол против незаконного ввоза мигрантов по суше, морю и воздуху, дополняющий Конвенцию Организации Объединенных Наций против транснациональной организованной преступности (Принят в г. Нью-Йорке 15.11.2000 Резолюцией 55/25 на 62-м пленарном заседании 55-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН) // Собрание законодательства РФ. 4 октября 2004 г. № 40. Ст. 3883.

6. Конвенция Организации Объединенных Наций о борьбе против незаконного оборота наркотических средств и психотропных веществ (Заключена в г. Вене 20.12.1988) // Сборник международных договоров СССР и Российской Федерации. Вып. XLVII. М., 1994.

7. Документ ООН S/RES/1874 (2009) // URL: http://www.un.org/russian/documen/scresol/res2009/res1874.htm.

8. Япония утвердила проект закона о досмотре судов. URL http://japandaily.ru/mezhdunarodnye-otnosheniya/yaponiya-utverdila-proekt-zakona-o-dosmotre-sudov-kndr; Закон о досмотре судов по подозрению в перевозке грузов КНДР принят в Японии. URL http://www.ved-service.com/faq_asthenewssay.htm#q3.

УДК 342.5 : 947

Сергеев В.Н.

БОРЬБА ПОЛИТИЧЕСКИХ ПАРТИЙ ЗА СОЗДАНИЕ ДЕМОКРАТИЧЕСКИХ ПРАВИТЕЛЬСТВ НА ДОНУ И СЕВЕРНОМ КАВКАЗЕ в октябре 1917 – январе 1918 гг. (роль левого блока)

В статье исследуется процесс формирования левого блока партий, его позиции и практические действия по созданию Советского правительства, вскрыты причины неудачи левых.

The article researches the process of formation of the left block of the party, its positions and practical actions on creation of the Soviet government; the reasons for the failure of the left are revealed.

Ключевые слова: *большевики, левые эсеры, меньшевики, правые эсеры, правительства, революция, контрреволюция.*

Key words: *bolshevicks, left essers, governments, revolution, counterrevolution.*

Процесс создания после Октябрьской 1917 г. революции многопартийного правительства в нашей стране оценивается неоднозначно. Одни исследователи вообще отрицают возможность создания в России демократического правительства после Октября. Например, А.Х. Бурганов видит причину поражения демократии в России в низком политическом и культурном уровне масс, «который явился первопричиной политической незрелости их демократических лидеров, усугубленной у одних большевистской доктриной, ориентированной на экстремизм, у других – социалистическими утопиями меньшевистского и эсеровского толка. Поэтому демократизм тех и других был весьма непоследовательным. Историческая вина за создание после Октября тоталитарного государства, уведшего страну со столбовой дороги цивилизации, лежит и на тех, и на других» [1, с. 26–38].

Американский исследователь А. Рабинович главную часть вины за упущенную возможность создать многопартийное Советское правительство возлагает на правое крыло и центр меньшевистской и эсеровской партий, которые ушли со II Всероссийского съезда Советов и предпочли сотрудничеству с партией Ленина коалицию с кадетами [2, с. 204–205].

II Всероссийский съезд Советов работал 25–27 октября 1917 г. в Петрограде, в Смольном дворце. Он закрепил победу Петроградского вооруженного восстания и объявил о переходе власти в руки Советов. К открытию съезда насчитывалось 649 депутатов (из них 390 большевиков, 160 эсеров, левые и правые эсеры первоначально входили в одну фракцию, 71 меньшевик, 6 меньшевиков-интернационалистов, 7 украинских социалистов). На съезде было представлено 402 Совета, но собственно крестьянских было всего 19 Советов, поэтому съезд решился объявить себя лишь Всерос-