

Интеграционные процессы и реализация государственной юрисдикции в открытом море

Алексеев Георгий Валерьевич

Северо-Западный институт управления — филиал РАНХиГС (Санкт-Петербург)
 Доцент кафедры международного и гуманитарного права
 Кандидат юридических наук, доцент
 intl@szags.ru

Евграфова Ирина Владимировна

Санкт-Петербургский государственный морской технический университет
 Декан факультета естественнонаучного и гуманитарного образования
 Заведующая кафедрой международного морского права
 Кандидат педагогических наук
 spbmtu@yandex.ru

РЕФЕРАТ

В настоящее время эффективность общих усилий государств и международных организаций по сохранению природных ресурсов морских пространств, обеспечению безопасности и устойчивого развития морской инфраструктуры требует действенных политических решений. За использование ресурсов открытого моря происходит борьба между суверенными государствами. Государствам, заинтересованным в экономической самостоятельности, необходима политически обоснованная доктрина коллективной морской деятельности, основанная на нормах международного публичного права.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

суверенитет, юрисдикция, публичный порядок, открытое море, пространства с международным режимом, экологическая безопасность

Alekseev G. V., Evgrafova I. V.

Integration Processes and Implementation of State Jurisdiction in the Open Sea

Alekseev Georgy Valeryevich

North-West Institute of Management — branch of the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration (Saint-Petersburg, Russian Federation)
 Professor of the Chair of International and Humanitarian Law
 PhD in jurisprudence, Associate Professor
 intl@szags.ru

Evgrafova Irina Vladimirovna

Saint-Petersburg State Marine Technical University
 Dean of the Faculty of Natural Science and Humanitarian Education
 Head of the Chair of International Maritime Law
 PhD in pedagogical sciences
 spbmtu@yandex.ru

ABSTRACT

Currently the efficiency of common efforts of States and international organizations for the protection of natural resources of maritime areas, the safety and sustainable development of maritime infrastructure requires effective political decisions. There is a struggle between sovereign States for the use of the resources of the high seas. It is necessary for those States that are interested in the economic independence to have politically justified doctrine of collective Maritime activities, based on the norms of public international law.

KEYWORDS

sovereignty, jurisdiction, public policy, open sea, spaces under international regime, ecological security

Известный российский юрист, специалист по международному праву И. И. Лукашук писал: «Утверждение концепции общего наследия человечества — характерная черта современного международного права. В прошлом все, что не находилось под суверенитетом государства, рассматривалось как ничейное (*res nullius*). Оно было свободно для присвоения государствами. Попытки раздела предпринимались — пытались делить даже океаны. Но постепенно было осознано, что международные пространства должны находиться в общем пользовании, и появилась концепция

общего достояния (*res communis*)» [9, с. 135]. В начале XXI в. остро стоит вопрос о том, насколько искренен был такой отказ ведущих морских держав от суверенных притязаний в открытом море и насколько эффективны общие усилия государств и международных организаций по сохранению природных ресурсов морских пространств, обеспечению безопасности и устойчивого развития морской инфраструктуры.

Концепция общего достояния формирует международно-правовой режим для целого ряда пространств — открытого моря, космического пространства, Антарктики. Развивается теория киберпространства как пространства с международно-правовым режимом [3; 5; 18]. Международно-правовой режим везде, где он сложился, не означает отказ государств от своих национальных интересов или автоматическое превалирование интересов международного сообщества в целом над интересами конкретных государств. В этом контексте решение юридического вопроса о правовом режиме открытого моря не сняло проблему необходимости реализации государственной власти на пространствах с международным режимом, и не создало реальной альтернативы государственной суверенной власти как гаранту эффективной реализации такого режима [11–13]. Реализовывать свои права в открытом море способны лишь те державы, которые обладают необходимыми технологиями и сформировали национальную морскую инфраструктуру.

Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН от 25 сентября 2015 г. «Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года» направлена на сохранение и рациональное использование океанов, морей и морских ресурсов. В соответствии с Резолюцией предполагается к 2030 г. повысить экономические выгоды, получаемые малыми островными развивающимися государствами и наименее развитыми странами от экологически рационального использования морских ресурсов, в том числе благодаря экологически рациональной организации рыбного хозяйства, аквакультуры и туризма. Есть стремление достичь к 2025 г. предотвращения и существенного сокращения любого загрязнения морской среды, в том числе вследствие деятельности на суше, включая загрязнение морским мусором и питательными веществами. Стоит задача к 2020 г. обеспечить рациональное использование и защиту морских и прибрежных экосистем с целью предотвратить значительное отрицательное воздействие, признается, что надлежащее и эффективное применение дифференцированного режима в отношении развивающихся стран должно стать неотъемлемой частью переговоров по вопросу о субсидировании рыбного промысла, которые ведутся в рамках Всемирной торговой организации. Однако не до конца понятно, за чей счет будут решены задачи, которые не имели до этого согласованного пути решения.

В современной международной системе сложилось понимание того, что сохранение и рациональное использование океанов и их ресурсов достигается за счет соблюдения норм международного права, закрепленных в Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву¹, которая, как отмечено в пункте 158 документа ООН «Будущее, которого мы хотим»², закладывает международную правовую базу для сохранения и рационального использования Мирового океана и его ресурсов³. Однако далеко не все ведущие морские державы ратифицировали Конвенцию Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 г. и в основании такой политики лежат национальные интересы, которые предполагают свободу мореплавания, а не нечто большее и гипотетически полезное кому-то.

Генеральный секретарь Международной морской организации (ИМО) Китак Лим, вступая в должность в 2016 г., отметил, что необходимо «усиления партнерства — между развитыми и развивающимися странами, между правительствами и индустрией, между государствами-членами ИМО и регионами» и выразил намерение «усилить взаимодействие между морской индустрией и мировой общественностью», при этом ИМО отводится роль моста между участниками того, что названо в докладе «совместным плаванием»⁴. Усилия Международной морской организации в деле обес-

¹ Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS) (заключена в г. Монтего-Бей 10 декабря 1982 года (с изм. от 23.07.1994). Федеральный закон от 26 февраля 1997 г. № 30-ФЗ «О ратификации Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву и Соглашения об осуществлении части XI Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву» // Собр. законодательства Российской Федерации от 3 марта 1997 г. № 9, ст. 1013; Бюллетень международных договоров, май 1997 г., № 5, с. 75.

² Итоговый документ Конференции Организации Объединенных Наций по устойчивому развитию «РИО+20». Рио-де-Жанейро, Бразилия. 20–22 июня 2012 года. A/CONF.216/L.1.

³ Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН от 25 сентября 2015 г. «Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года». A/RES/70/1.

⁴ A message from IMO Secretary-General Kitack Lim // Официальный сайт Международной морской организации [Электронный ресурс]. URL: <http://www.imo.org/en/MediaCentre/SecretaryGeneral/Pages/Default.aspx> (дата обращения: 22.06.2016).

печения свободы мореплавания широко известны и общепризнаны в качестве значимого элемента правового режима открытого моря [22]. Отметим тот факт, что ИМО находится в общем тренде привлечения неправительственных международных организаций и частных транснациональных корпораций к решению задач, стоящих перед международным сообществом [1]. С увеличением числа неправительственных субъектов в деятельности ИМО, с одной стороны, роль отдельных государств постепенно снижается, с другой — наиболее развитые страны активно решают стоящие перед ними задачи морской политики через неправительственные структуры, которые не связаны какими-либо обязательствами перед народами отдельных стран.

Исторически в этом процессе мало что изменилось со времен великих географических открытий, морские державы всегда пытались достигать своих целей, действуя через формально частные компании. Указом Королевы Англии Елизаветы I от 31 декабря 1600 г. создана Английская Ост-Индская компания — фактически акционерное общество, получившее обширные привилегии для торговых операций в Индии. Англия, действуя при помощи Ост-Индской компании, осуществила колонизацию Индии и ряда стран Востока, самостоятельно вела боевые действия и чеканила монету [16; 23]. Аналогичная компания — монополист, хотя значительно менее успешная, была учреждена голландским правительством [17].

В это же время, в начале XVII в., принцип свободы мореплавания был провозглашен известным голландским мыслителем Гуго Гроцием в его работе «Свободное море или о праве голландцев вести торговлю с Индией» [19]. Доктрина свободы морей получила естественно-правовую аргументацию через неспособность национальных правительств контролировать обширные морские пространства и распространением их юрисдикции только на те участки морского пространства, которые государства реально были способны контролировать — торговые суда и военные корабли. На практике принцип свободы открытого моря сформировался в борьбе против суверенитета государств над морями и в XIX в. получил всеобщее международное признание. В частности, известный российский юрист Ф. Ф. Мартенс полагал, что посягательство на свободу мореплавания есть «преступление против всех государств, и их общий отпор такому правонарушению совершенно законен» [10, с. 382].

Несмотря на то что международное морское право является одной из наиболее древних юридических конструкций и уходит своими корнями в эпоху античности, когда сформировались обычно-правовые нормы о спасении на море, нормы морского права и по сей день существуют в обычно-правовой форме. Кодификация морского права впервые была осуществлена лишь в 1958 г. в Женеве I Конференцией ООН по морскому праву, которая одобрила четыре конвенции: о территориальном море и прилегающей зоне; об открытом море; о континентальном шельфе; о рыболовстве и охране живых ресурсов моря.

Кодификация международного морского права была направлена на внесение определенности в вопрос о правовом режиме и границах территориального моря. В середине XX в. целый ряд государств видел границы территориального моря вопросом национального права прибрежного государства. В частности, Конго и Мавритания расширили свои территориальные воды до 30 миль, Камерун, Танзания и Мадагаскар — до 50 миль. Некоторые страны стали проводить свои морские границы на расстоянии 100 и 130 миль. Самые обширные территориальные воды стремились контролировать некоторые латиноамериканские и африканские государства, которые провели свои морские границы на расстоянии 200 миль от побережья. Так поступили Чили, Перу и Эквадор в 1950-е гг., их примеру следовали Бразилия, Аргентина, Уругвай, Панама, Сальвадор, Сьерра-Леоне и Сомали [14].

Как справедливо отмечает бельгийский юрист-международник Жан Сальмон, признание со стороны международного сообщества прав прибрежного государства, как и его юрисдикции, зависит от выполнения определенных обязанностей таким государством. Поскольку все другие государства, не являющиеся прибрежными, обладают в территориальном море прибрежного государства свободами сообщений, в том числе судоходства, полетов, прокладки кабелей и подводных трубопроводов, как и использования моря в международных целях, связанных с этими свободами, постольку прибрежное государство ответственно за правопорядок, необходимый для осуществления таких свобод [21].

После принятия Женевских конвенций по морскому праву 1958 г. новые факторы политического и экономического развития, в частности появление в начале 1960-х гг. большого числа независимых развивающихся государств, потребовавших создания нового морского права, отвечающего интересам этих государств, равно как возникновение в результате научно-технической революции новых возможностей освоения Мирового океана и его ресурсов, привели к глубоким изменениям международного морского права. Эти изменения и нашли отражение в Конвенции

ООН по морскому праву 1982 г., которую подписали 157 государств. Конвенция вступила в силу с 16 ноября 1994 г. и по состоянию на 2016 г. она ратифицирована 168 государствами, однако ее не ратифицировали США и Турция — ведущие морские державы. В плоскости рассматриваемой нами проблематики конвенции по морскому праву 1982 г. и 1958 г. имеют общий подход к распространению государственного суверенитета в открытом море.

Статья 2 Женевской конвенции об открытом море 1958 г. устанавливает правило, в соответствии с которым «открытое море открыто для всех наций и никакое государство не вправе претендовать на подчинение какой-либо его части своему суверенитету». Конвенция характеризует сущность свободы открытого моря через ее составные элементы: свободу судоходства; свободу рыболовства; свободу прокладывать подводные кабели и трубопроводы; свободу летать над открытым морем. Этот перечень по общепринятому мнению ученых не является исчерпывающим [2; 15]. Конвенция по морскому праву 1982 г. упоминает также свободу возводить искусственные острова и другие установки, допускаемые в соответствии с международным правом, а также свободу научных исследований.

В соответствии со ст. 2 Конвенции по морскому праву 1982 г. суверенитет прибрежного государства распространяется за пределы его сухопутной территории и внутренних вод, а в случае государства-архипелага — его архипелажных вод, на примыкающий морской пояс, называемый территориальным морем. Указанный суверенитет распространяется на воздушное пространство над территориальным морем, равно как на его дно и недра. Ст. 89 Конвенции по морскому праву 1982 г. «Неправомерность претензий на суверенитет над открытым морем» гласит, что никакое государство не вправе претендовать на подчинение какой-либо части открытого моря своему суверенитету.

Весьма сложная система делимитации морских пространств в Конвенции по морскому праву 1982 г., предполагающая существование территориального моря, прилежащей зоны, исключительной экономической зоны и участка континентального шельфа прибрежного государства, стала определенным компромиссом, направленным на достижение консенсуса в вопросе освоения природных ресурсов Мирового океана. Нормы конвенции направлены на окончательное искоренение опасности «ползучей юрисдикции», которая сопряжена с попытками установления контроля над районами Мирового океана, в том числе путем создания искусственных островов с целью вытеснения других субъектов морской деятельности за пределы зоны национальных интересов. Как правовой институт исключительная экономическая зона представляет собой район, находящийся за пределами территориального моря и прилегающий к нему, который подпадает под установленный особый правовой режим, согласно которому права и юрисдикция прибрежного государства и права и свободы других государств регулируются Конвенцией по морскому праву 1982 г.

В этом контексте особый интерес приобретает соотношение юридических понятий «государственный суверенитет» и «государственная юрисдикция» в международном морском праве. Суверенитет необходим для реализации национальной юрисдикции в полном объеме. В ст. 89 Конвенции по морскому праву 1982 г. очевидно термин «суверенитет» использован в значении территориального суверенитета, которого в открытом море быть не может и не должно. В отношении реализации народного суверенитета, как потенциальной возможности государства принимать независимые решения в соответствии с нормами международного права, следует признать возможность его реализации на всех тех пространствах с международным режимом, где присутствуют законные представители государства — субъекты военного мореплавания, например.

Отметим тот факт, что с ростом уровня технологического развития происходит постепенное распространение государственного суверенитета на морские пространства. Морская деятельность государств приобретает все новые формы своего осуществления, которые сначала признаются законными в обычно-правовой форме, а затем получают конвенционное закрепление. При этом, как в свое время точно заметил профессор И. Д. Левин, «границы суверенитета существовали всегда; они определялись экономическими условиями, развитием международного общения государств и морально-политическими требованиями исторической эпохи. Эти границы изменялись вместе с изменением всех этих факторов» [8, с. 10].

Вопрос о том, насколько юридически оправданы притязания государств на реализацию своих суверенных прав в открытом море, является принципиальным аспектом морской политики. В этой связи еще в начале XX в. британский юрист Ласса Оппенгейм отмечал: «несмотря на то, что открытое море не является территорией какого-либо государства, тем не менее оно объект международного права (the law of nations). Это демонстрирует факт того, что существует норма, исключаящая открытое море из-под суверенитета любого и каждого государства. Но есть и другие аспекты проблемы. Если бы в международном праве появилась норма, которая исключила бы

существование в открытом море государственной собственности, последствиями бы стали беззаконие и анархия, воцарившиеся в открытом море» [20].

Основным элементом международного правопорядка в открытом море становится принцип исключительной юрисдикции государства флага, который обеспечивает безопасное и равноправное мореплавание для всех государств. Торговое судно в открытом море подчиняется исключительной юрисдикции государства флага, и ни одно государство не имеет права вмешиваться в его законную деятельность, кроме исключений, предусмотренных нормами международного права. В открытом море международный правопорядок обеспечивается неукоснительным соблюдением всеми государствами принципа исключительной юрисдикции. Взаимное уважение государствами юрисдикции друг друга создает в современной международной системе немало проблем, среди которых самой известной стала проблема использования торговыми судами удобных флагов. Отсутствие реальной власти у государства флага над судном в открытом море один из характерных случаев проявления виртуального суверенитета.

Такой виртуальный суверенитет активно применяется развитыми государствами при достижении политических целей [5, 6], в том числе и в Мировом океане. В основе доктрины реализации виртуального суверенитета на море лежит несоответствие между состояниями *de jure* и *de facto* в статусе участников морской деятельности. В частности, в процессе реализации инициативы Европейского союза «Черноморская синергия»¹ в соответствии с п. 3.7 под предлогом создания значительного числа рабочих мест в прибрежных регионах и обеспечения безопасности мореплавания предполагается включить все Черное море в формирующуюся целостную морскую политику Европейского союза. Реализация морской политики Европейского союза означала бы распространение в регионе юрисдикции его институтов. Формально такое влияние нечерноморских государств на бассейн Черного моря становится возможным только за счет европейской интеграции, в которой участвуют черноморские страны Европейского союза. Фактическая юрисдикция Брюсселя на Черном море могла бы оказать негативное влияние на интересы ряда черноморских государств, если бы она была *de facto* реализована.

Виртуальный суверенитет не предполагает ограничение свободы мореплавания, но скорее отражает социально-экономическую возможность доминирования конкретных государств в определенных районах Мирового океана. В доктрине международного права сложилось понимание того факта, что ограничение свободы мореплавания в отдельных случаях может стать поводом к войне (*casus belli*). В частности, профессор А. Л. Колодкин в своей широко известной статье «Морская блокада и современное международное право» отмечал, что такая форма реализации государственного суверенитета на море, как морская блокада, предполагает состояние войны [7]. Однако на практике реализация суверенитета может осуществляться аналогичным способом и в мирное время, при этом военный характер морской блокады можно маскировать юридическими конструкциями морского карантина, который, являясь такой же формой распространения юрисдикции на морские пространства, не предполагает военного характера мер по обеспечению правового режима карантина.

Реализация юрисдикции государства в открытом море в значительной степени зависит от эффективности национальной морской политики. Морская доктрина Российской Федерации до 2020 г.² является основополагающим документом, определяющим государственную политику Российской Федерации в области морской деятельности, относит к национальным интересам Российской Федерации в Мировом океане реализацию и защиту свободы открытого моря, включающую свободу судоходства, полетов, рыболовства, научных исследований, свободу прокладывать подводные кабели и трубопроводы.

Представляется, что реальные национальные интересы России в открытом море связаны со способностью государства практиковать свободу мореплавания в своих национальных интересах, наличием потенциала к тому, чтобы эффективно обеспечивать безопасность инфраструктуры открытого моря. В этой связи проект Морской доктрины Российской Федерации до 2030 г.³ вполне предсказуемо направлен на обеспечивающие незыблемости государственного суверенитета, юрисдикции и суверенных прав Российской Федерации, в том числе в открытом море. Однако для реализации суверенитета в открытом море необходима правовая конструкция для его распростра-

¹ Communication from the Commission to the Council and the European Parliament Black Sea Synergy — a New Regional Cooperation Initiative. Brussels, 11.04.2007. COM(2007) 160.

² Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 г. (утв. Президентом Российской Федерации 27 июля 2001 г.) [Электронный ресурс]. URL: <http://www.president.kremlin.ru> (дата обращения: 22.06.2016).

³ Фонд поддержки российского флота [Электронный ресурс]. URL: http://fondrosflot.ru/?q=collegium/proekt-morskoy-doktriny-rossiyskoy-federacii-do-2030-goda#_Точ338495288 (дата обращения: 22.06.2016).

нения за пределы, определенные в Конвенции по морскому праву 1982 г., равно как и экономическое обоснование реализации морских проектов и преобразований в характере осуществления морской деятельности.

Поскольку национальная юрисдикция в открытом море требует осуществления конкретной деятельности, политическое влияние часто маскируется экономическими и экологическими основаниями. Несмотря на отраженную профессором В. П. Кириленко значимость принципа экологической безопасности [4] в морской деятельности государства, использование данного принципа может осуществляться с целью вытеснения отдельных морских проектов из современной экономической реальности под предлогом их «неэкологичности» или потенциальной экологической опасности.

Активность западноевропейских партнеров не оставляет сомнений в том, что вопрос свободы открытого моря может рассматриваться в контексте экологических стандартов и требований. В рамках Европейского союза, устойчивое развитие является основной и общей целью¹, в соответствии с Комплексной морской политикой ЕС следует обеспечивать согласованное принятие решений, направленных на максимизацию устойчивого развития, экономического роста и сплоченности между государствами-членами. Среди стратегий, которые попадают под этот зонтик, две имеют особое значение для черноморской энергетики: «стратегия лазурного роста» и «стратегия морского бассейна». Стратегия морского бассейна предполагает, что бассейн Черного моря является также целью для других политик и инициатив ЕС, в рамках Европейской политики соседства (ЕПС), в рамках которой государства-партнеры соглашаются с тем, что устойчивое развитие рассматривается как общепринятый принцип².

Стратегия лазурного роста являлась постоянным предметом дискурса в рамках Европейского союза в последние годы, который особенно активизировался после 2012 г., когда Еврокомиссия представила свое Коммюнике «Лазурный рост: возможности устойчивого морского развития»³. В этом документе, наряду с другими аспектами морская (лазурная) экономика, морская (лазурная) энергетика рассматриваются как одно из приоритетных направлений деятельности, которое может помочь созданию рабочих мест, в основном в прибрежных районах. Комиссия отмечает позиции промышленности ЕС в качестве мирового лидера в секторе и самых передовых технологий лазурной энергии, которая способна внести вклад «в сокращение выбросов углекислого газа за пределами Европы» ...и имеет достаточный потенциал, чтобы «обеспечить доступность энергоносителей в ЕС»⁴.

Европейский союз стремится играть важную роль в большинстве международных морских форумов. Европейская комиссия имеет юридически обеспеченный мандат для того, чтобы участвовать в формировании международного управления океанами в ООН, на других многосторонних форумах и в рамках двусторонних отношений с ключевыми партнерами, движется в сторону создания более совершенных норм европейского морского права, совершенствования механизмов управления морской деятельностью.

В качестве основных инструментов влияния Европейской комиссии на осуществление экономической деятельности на море будут использованы «совместные научные исследования» и доктрина «синей экономики». Уже формируется правовая база европейской морской политики, в том числе Коммюнике развития международных аспектов комплексной морской политики Европейского союза⁵, Коммюнике в отношении интегрированной морской политики для более эффективного управления в Средиземноморье⁶, Директива, устанавливающая рамки для морского пространственного планирования⁷, Рамочная Директива по морской стратегии⁸ (2008/56/EC), Обязательства и инициативы в сфере охраны окружающей среды в морских водах⁹.

Практически нет сомнений, что управление океанами — конечная цель тех интеграционных процессов, которые запущены политическими элитами западных стран — локомотивов такой интеграции. Управление предполагает наличие управляющего субъекта и подчинения со стороны всех остальных субъектов торгового мореплавания его властному авторитету. Вытеснение неже-

¹ TEU, Article 3 and TFEU, Article 11.

² See Joint Consultation Paper. Towards a new European Neighbourhood Policy, JOIN (2015) 6 final, 4-3-2015, particularly. P. 1–3.

³ Communication on Blue Growth: opportunities for marine and maritime sustainable growth.

⁴ COM (2012) 494 final, 13-9-2012. P. 8.

⁵ Developing the international dimension of the Integrated Maritime Policy of the European Union (COM(2009)536).

⁶ Towards an Integrated Maritime Policy for better governance in the Mediterranean (COM(2009)466).

⁷ Directive establishing a framework for maritime spatial planning (2014/89/EU).

⁸ Contribution of the Marine Strategy Framework Directive (2008/56/EC).

⁹ Commitments and initiatives in the sphere of environmental protection in marine waters (COM/2012/0662).

лательных для такого авторитета самостоятельных участников мореплавания из акватории Мирового океана становится политической задачей доминирующих транснациональных корпораций, трендом в политике лоббизма и эскалации влияния мягкой силы.

Недопустимость такого подхода связана со способностью прибрежных государств защищать свои суверенные права и практиковать исключительную юрисдикцию в отношении национальных субъектов мореплавания. Государствам, заинтересованным в экономической самостоятельности, необходима эффективная и политически обоснованная доктрина коллективного нормотворчества в сфере морской деятельности и развития экономических кластеров на приморских территориях, в противном случае суверенное право осуществлять свою юрисдикцию в открытом море в соответствии с национальными интересами может быть ограничено нормами права, созданными интеграционными объединениями государств.

Литература

1. *Богуславский М. М.* Международное экономическое право. М.: Международные отношения, 1986.
2. *Гуреев С. А.* Принцип свободы открытого моря в современных условиях // Правоведение. 1987. № 1. С. 80–84.
3. *Касенова М. Б.* Управление интернетом. Международно-правовой механизм. СПб.: Центр гуманитарных инициатив, 2013.
4. *Кириленко В. П.* Принцип экологической безопасности в современном международном праве // Известия высших учебных заведений. Правоведение. 1989. № 3. С. 49–53.
5. *Кириленко В. П., Алексеев Г. В.* Международное право и информационная безопасность государств : монография. СПб.: СПбГИКиТ, 2016.
6. *Кириленко В. П., Алексеев Г. В.* Проблема государственного суверенитета в современных геополитических условиях // Управленческое консультирование. 2016. № 3 (87). С. 14–23.
7. *Колодкин А. Л.* Морская блокада и современное международное право // Советское государство и право. 1963. № 4. С. 92–103.
8. *Левин И. Д.* Суверенитет. М.: Юрид. изд-во МЮ СССР, 1948.
9. *Лукашук И. И.* Международное право. Особенная часть. Российская академия наук. Институт государства и права. Академический правовой университет. М.: Волтерс Клувер, 2005.
10. *Мартенс Ф. Ф.* Современное международное право цивилизованных народов. В 2 т. СПб.: Тип. М-ва пут. сообщ., 1895. Т. 1. 1985.
11. *Моисеев А. А.* Суверенитет государства в современном мире. Международно-правовые аспекты. М.: «Научная книга», 2006.
12. *Овчинников В. А.* Государственный суверенитет современной России: сущность, содержание, проблемы реализации. СПб.: Петрополис, 2012.
13. *Тузмухамедов Р. А.* Национальный суверенитет. М.: Изд-во ИМО, 1963.
14. *Туровский Р. Ф.* Политическая регионалистика. М.: ГУ ВШЭ, 2006.
15. *Anand Ram P.* Freedom of the Seas: Past, Present and Future // Law of the Sea / Ed. by Hugo Caminos. England, 2001. P. 261–282.
16. *Carey W. H.* The Good Old Days of Honourable John Company. Simla : Argus Press, 1882. Retrieved 30 July 2015.
17. *Om P.* The Dutch East India Company and the Economy of Bengal, 1630–1720. Princeton University Press, 1985.
18. *Goldsmid J., Tim W.* Who Controls the Internet Illusions of a Borderless World. Oxford University Press, 2006.
19. *Grotius H.* Mare Liberum, sive de jure quod Batavis competit ad Indicana commercia dissertatio. Lodewijk Elzevir, 1609.
20. *Oppenheim L. F. L.* International Law: vol. I, Peace. (London: Longmans, Green and Co, 1905) Oxford University Press, 2008. P. 727.
21. *Salmon J.* Dictionnaire de droit international public (directeur de la publication) Bruxelles: Bruylant, 2001. P. 1151.
22. *Simmonds K. R.* The International Maritime Organization. Simmonds & Hill Pub., 1994.
23. *Wilbur M. E.* The East India Company: And the British Empire in the Far East. Stanford University Press, 1945.