**Международное морское право**

**1. Понятие международного морского права**

Жизнь человека, развитие общества с древнейших времен были связаны с морем. Первоначально эти связи ограничивались добычей в прибрежных водах продуктов питания. С развитием науки, техники человеческая деятельность все дальше и дальше удалялась от берега и достигала все большей глубины. Развитие средств передвижения вело к тому, что на смену древнему изречению "моря разъединяют народы", пришло новое — "моря соединяют народы". Такое соединение создавало условия для установления и развития связей между государствами, вызывало необходимость разграничения интересов в различных пространствах и по отношению к разным видам деятельности, порождало их совместную деятельность по достижению общих целей.

Таким образом, появились необходимость в правовых нормах и возможность их создания. Эти правовые нормы должны были определять границы распространения суверенитета государств на морские пространства, с одной стороны, и регламентировать деятельность государств и иных субъектов международного права в различных частях морского пространства, с другой стороны.

Международное морское право можно определить как совокупность правовых норм, устанавливающих правовое положение морских пространств и регулирующих деятельность субъектов международного права по использованию и исследованию этих пространств. Международное морское право является отраслью международного права.

**2. Кодификация и прогрессивное развитие международного морского права**

Международное морское право, будучи одной из древнейших отраслей международного права, до второй половины XX столетия оставалось в основном обычно-правовым. На развитие норм международно-правового обычая значительное влияние оказали так называемые кодексы. Наиболее ранний из известных кодексов, Родосский кодекс, датируется 111—11 вв. до н.э. Положения другого кодекса, Соnsо1а1е del Маге (XIV в.), в качестве действующих норм международного права рассматривались Англией в ее протестах против Декларации Екатерины II о вооруженном нейтралитете 1780 года.

Кстати, принципы, содержащиеся в указанной Декларации, были закреплены в Парижской декларации о морской войне 1856 года, что является одним из примеров вклада России в прогрессивное развитие международного морского права.

Деятельность Лиги Наций в кодификации международного права вообще и международного морского права в частности была безуспешной. Успешной в этом деле стала работа ООН. Ею проведены три международные конференции по морскому праву.

На Первой конференции ООН по морскому праву, которая состоялась в Женеве в 1958 году, были приняты следующие четыре конвенции: Конвенция об открытом море, Конвенция о территориальном море и прилежащей зоне, Конвенция о континентальном шельфе и Конвенция о рыболовстве и охране живых ресурсов открытого моря.

Первые две конвенции в основном закрепили в договорном порядке действующие обычно-правовые нормы с определенной долей уточнения и конкретизации. Третья и четвертая конвенции содержат главным образом новые нормы, которые являются в значительной мере прогрессивным развитием международного морского права. К тому времени по многим вопросам в сфере отношений, регулируемых последними двумя конвенциями, еще не сложились нормы международно-правового обычая, а сложившиеся — не получили еще широкого признания.

На Первой конференции не удалось решить все спорные вопросы, и потому в 1960 году состоялась Вторая конференция ООН по морскому праву. Конференция рассматривала два вопроса. Одним из них был вопрос о ширине территориального моря, а второй — об установлении рыболовных зон. Однако исходные позиции участников Конференции были настолько далекими друг от друга, что сблизить их в процессе обсуждения на Конференции не удалось.

Принятие четырех конвенций по морскому праву в 1958 году было значительным достижением в кодификации и прогрессивном развитии международного морского права. Но нерешенность вопросов о ширине территориальных вод, установлении рыболовных зон, а также то, что некоторые нормы Конвенции о континентальном шельфе и Конвенции о рыболовстве не выдержали испытания практикой и временем, равно как и появление новых проблем требовали продолжения работы по кодификации и прогрессивному развитию международного морского права.

Эту работу выполнила Третья конференция ООН по морскому праву, которая проходила с 1973 по 1982 год. В работе Конференции приняли участие представители 164 государств и значительное число наблюдателей. Состоялось 11 сессий, и в конечном счете была принята Конвенция ООН по морскому праву 1982 года. Конвенция вступила в силу в 1994 году. Россия является участницей Конвенции с 1997 года.

Конвенция 1982 года — уникальный международно-правовой документ. Прежде всего обращают на себя внимание ее количественные характеристики: она содержит 320 статей и 9 приложений. Далее, этот документ включает значительное число самых различных вопросов, касающихся правового режима пространств и деятельности государств в Мировом океане.

Помимо установленного конвенциями 1958 года правового режима открытого моря, территориальных вод и прилежащих зон, континентального шельфа, Конвенция 1982 года вводит правовые режимы таких пространств, как исключительная экономическая зона, международный район морского дна, архипелажные воды. Конвенция 1982 года устанавливает правовой режим островов, закрытых и полузакрытых морей, а также проливов, используемых для международного судоходства. Отдельные главы посвящены вопросам защиты и сохранения морской среды, морским научным исследованиям, разработке и передаче морской технологии, урегулированию споров. Особо регулируется право выхода к морю государств, такового выхода не имеющих.

Коротко говоря. Конвенция ООН по морскому праву 1982 года является, с одной стороны, документом, кодифицирующим международное морское право, и, с другой стороны, документом, прогрессивно развивающим его.

**3. Классификация морских пространств**

Морские пространства различаются между собой как по отношению к суверенитету государства, так и по правовому регулированию конкретных видов деятельности государств в соответствующих морских пространствах.

Отношением к суверенитету государства определяется правовой статус того или иного морского пространства. Суверенитет государства распространяется только на часть морского пространства, которая или примыкает к побережью этого государства, или расположена вблизи от него. Эта часть входит в состав государственной территории соответствующего государства. По Конвенции 1982 года таковой являются внутренние морские воды, архипелажные воды и территориальное море.

На большую же часть морского пространства суверенитет государства не распространяется — это так называемые международные пространства. По Конвенции 1982 года к ним относятся прилежащая зона, открытое море, исключительная экономическая зона, континентальный шельф, международный район морского дна.

Когда речь идет о правовом регулировании той или иной деятельности государств в морском пространстве, т.е. об их правах и обязанностях, то в этом случае морские пространства классифицируются по их правовому режиму. Морские пространства, относящиеся к одному и тому же статусу, могут значительно отличаться друг от друга по правовому режиму (например, внутренние морские воды и территориальное море или открытое море и исключительная экономическая зона).

Правовой режим некоторых морских пространств определен специально для этой цели принятыми международными договорами (например, Договор об Антарктике 1959 г., Конвенция Монтрё о Черноморских проливах 1936 г., Константинопольская конвенция о Суэцком канале 1888 г.).

**4. Внутренние морские воды**

Внутренние морские воды составляют часть территории прибрежного государства, и на них распространяется его суверенитет. К ним относятся воды портов, заливов, бухт, лиманов, губ, а также воды, расположенные в сторону берега от исходных линий территориального моря, и так называемые исторические воды.

Внешней границей внутренних морских вод в портах является прямая линия, которая соединяет наиболее выдвинутые в море портовые сооружения.

Под заливом понимается хорошо очерченное углубление берега, вдающееся в сушу в такой мере, что содержит замкнутые ею воды и образует нечто большее, чем просто изгиб берега. Если ширина входа в залив при наибольшем отливе меньше 24 морских миль, то весь залив относится к внутренним морским водам прибрежного государства. Когда вход в залив превышает 24 мили, то внешней границей внутренних морских вод будет служить прямая линия в 24 мили, проведенная внутри залива таким образом, чтобы ею к внутренним морским водам отводилось возможно большее водное пространство залива. Это правило не применяется к заливам, вход в которые хотя и превышает 24 мили, но все воды которых исторически считаются внутренними морскими водами соответствующих прибрежных государств (например, залив Петра Великого — 102 мили, Гудзонов залив — около 50 миль).

Прибрежное государство в силу суверенитета, осуществляемого над внутренними морскими водами, определяет их правовой режим. В частности, оно устанавливает порядок захода иностранных судов в его внутренние морские воды.

Иностранное судно во внутренних морских водах соблюдает законы и иные правила прибрежного государства в том, что касается его таможенного, санитарного и иммиграционного контроля, безопасности судоходства, охраны окружающей среды. Рыболовство и промыслы возможны только с разрешения прибрежного государства. На иностранные торговые суда, находящиеся во внутренних морских водах, распространяется юрисдикция (уголовная, гражданская, административная) прибрежного государства.

Уголовная юрисдикция. В принципе под уголовную юрисдикцию прибрежного государства подпадают преступления, совершенные на борту иностранных торговых судов, когда они находятся во внутренних морских водах этого государства. На практике (что иногда закреплено и в двусторонних соглашениях) судебные власти прибрежного государства воздерживаются от осуществления уголовной юрисдикции, если об ином не просят официальные должностные лица государства флага судна. Невмешательство имеет место и тогда, когда последствия преступления не распространяются на территорию прибрежного государства, преступлением не затрагиваются его безопасность и общественный порядок в нем, преступление не затрагивает ни одно лицо, кроме членов экипажа этого судна, и если вмешательство не является международным обязательством такого государства.

Гражданская юрисдикция. Судебные власти прибрежного государства вправе рассматривать гражданские иски в отношении иностранного торгового судна, находящегося в его внутренних морских водах. В обеспечение исков или решений компетентные власти прибрежного государства могут задерживать и арестовывать иностранное торговое судно. На практике прибрежное государство отказывается от рассмотрения исков к иностранному торговому судну, находящемуся в его внутренних морских водах, если таковые никак не связаны с этим государством, его физическими или юридическими лицами.

Административная юрисдикция. Иностранные торговые суда в портах обязаны соблюдать административные нормы и предписания, которые установлены властями прибрежного государства. В частности, это относится к правам местных властей по осуществлению санитарного, таможенного, иммиграционного контроля, порядка допуска иностранцев на свою территорию, вопросов безопасности судов и охраны жизни людей. Нарушение установленных правил влечет за собой меры административного принуждения, что предусмотрено и некоторыми международными договорами.

**5. Архипелажные воды**

Конвенция 1982 года ввела новую правовую категорию морского пространства — архипелажные воды. Режим архипелажных вод применим только к государствам-архипелагам (например, Индонезия, Филиппины) и не применим к архипелагам, являющимся частью территории прибрежного государства.

Суверенитет государства-архипелага распространяется на архипелажные воды, воздушное пространство над ними, на их дно и недра и их ресурсы. Суверенитет осуществляется при условии соблюдения положений Конвенции, относящихся к государствам-архипелагам.

Архипелажные воды ограничены прямыми архипелажными исходными линиями, которые соединяют наиболее выдающиеся в море точки самых отдаленных островов и осыхающих рифов архипелага. Линии не должны отклоняться от общей конфигурации архипелага и превышать определенную Конвенцией длину. От этих линий производится отсчет ширины территориального моря, прилежащей зоны, континентального шельфа. Конвенция предусматривает два вида прохода через архипелажные воды: мирный проход и архипелажный проход, последний близок к транзитному. Государство-архипелаг в пределах своих архипелажных вод может проводить замкнутые линии для делимитации внутренних морских вод.

**6.Территориальное море**

Территориальное море (территориальные воды) — это морской пояс, прилегающий к берегу или внутренним морским (и/или архипелажным) водам государства, на который распространяется его суверенитет. Суверенитет осуществляется с учетом норм международного права. Внешняя граница территориального моря является морской границей государства. Наряду с термином "территориальное море", который закреплен ныне в конвенциях, употребляется и термин "территориальные воды". В некоторых государствах территориальные воды означают и внутренние морские воды, а потому употребление конвенционного термина "территориальное море" предпочтительней.

Вопрос о ширине территориального моря. Отказ от притязаний на морские пространства и ограничение суверенитета прибрежного государства морским поясом поставили вопрос о ширине территориального моря. Национальное законодательство и международная договорная практика (в основном двусторонняя) в средние века связывали ширину территориального моря с пределом видимости с берега или дальностью стрельбы береговых батарей. В 1783 году впервые в официальной переписке была указана ширина в одну морскую лигу (3 морских мили), что соответствовало дальнобойности береговой артиллерии того времени. Однако трехмильная ширина территориального моря никогда не признавалась обязательной всеми государствами. Так, о признании этой ширины территориального моря никогда не заявляла Россия. Длительное время вопрос о ширине территориального моря не находил решения из-за значительных различий в позициях и практике государств. И только Конвенция 1982 года установила, что государство имеет право само определять ширину своего территориального моря в пределах 12 морских миль. В Российской Федерации установлена 12-мильная ширина территориального моря.

Отсчет ширины территориального моря производится от линии наибольшего отлива вдоль берега, от прямых исходных линий в тех местах, где береговая линия глубоко изрезана или извилиста или вдоль берега и в непосредственной близости к нему имеется цепь островов (эти прямые линии соединяют соответствующие точки, и они не должны отклоняться от общего направления берега); от внешней границы внутренних вод, от архипелажных исходных линий.

Международно-правовой режим территориального моря. Он установлен Женевской конвенцией о территориальном море и прилежащей зоне 1958 года и Конвенцией ООН по морскому праву 1982 года. Основой правового режима территориального моря является суверенитет прибрежного государства, который распространяется и на воздушное пространство над территориальным морем, на дно и недра последнего. В этом правовой режим территориального моря схож с правовым режимом внутренних морских вод. Различия же сводятся к изъятиям из суверенитета прибрежного государства в отношении территориального моря, которые установлены международным правом.

Одним из основных изъятий является право мирного прохода, которое понимается как плавание судов всех государств через территориальное море с тем, чтобы пересечь его, пройти во внутренние воды или выйти из них. Проход должен быть непрерывным и быстрым, однако остановки или стоянки на якоре допустимы, когда они являются обычными по условиям плавания в этом районе или стали результатом непреодолимой силы или бедствия или когда требуется оказание помощи терпящим бедствие или находящимся в опасности. Подводные лодки в территориальном море должны следовать в надводном положении.

Прибрежное государство может по соображениям безопасности и без дискриминации в отношении флага на определенный период приостанавливать право мирного прохода в тех или иных районах своего территориального моря, своевременно объявляя об этом.

Мирным называется проход, которым не нарушаются мир, добрый порядок или безопасность прибрежного государства. Конвенция 1982 года перечисляет такие виды деятельности иностранного судна, которые, будучи совершены в территориальном море, нарушают мир, добрый порядок или безопасность прибрежного государства. К ним относятся угроза силой или ее применение против прибрежного государства, маневры или учения с применением оружия, сбор информации в ущерб безопасности прибрежного государства, пропаганда, посягающая на его безопасность, подъем, посадка, принятие летательных аппаратов или военных устройств, нарушение таможенных, санитарных, иммиграционных, фискальных законов и правил прибрежного государства, рыболовство, серьезное загрязнение, проведение исследований, создание помех в работе средств связи прибрежного государства.

Юрисдикция в территориальном море. Вопрос о юрисдикции решается в зависимости от того, является ли осуществляющее право мирного прохода судно военным или торговым. В отношении военных кораблей и государственных судов, эксплуатируемых в некоммерческих целях, действует принцип иммунитета, т.е. изъятие их из-под юрисдикции прибрежного государства. Вместе с тем если военный корабль не соблюдает законов и правил прибрежного государства в отношении прохода через его территориальные воды, то власти этого прибрежного государства могут потребовать, чтобы такой корабль немедленно покинул пределы его территориального моря. За ущерб или убытки, причиненные военным кораблем прибрежному государству, международную ответственность несет государство флага этого корабля.

Уголовная юрисдикция. Она распространяется на иностранные торговые суда и государственные суда, используемые в коммерческих целях. Осуществление уголовной юрисдикции прибрежным государством и ее пределы зависят от места совершения преступления: произошло ли это в открытом море до захода в территориальное море, или во внутренних морских водах прибрежного государства до захода в его территориальное море, или в территориальном море во время осуществления мирного прохода.

Прибрежное государство не предпринимает никаких действий по осуществлению уголовной юрисдикции, если преступление совершено на борту иностранного судна до захода его в территориальное море и если такое судно намерено пересечь территориальное море без захода во внутренние морские воды данного прибрежного государства.

Конвенция 1982 года из этой общей нормы устанавливает два исключения. Они относятся к нарушению законов и правил прибрежного государства в его исключительной экономической зоне и к случаям нанесения ущерба морской среде.

Если иностранное судно находится в территориальном море после выхода из внутренних морских вод прибрежного государства, то последнее вправе принимать любые меры для ареста этого судна и расследования на его борту. Если же преступление совершается на борту иностранного судна во время его пребывания в территориальном море, то прибрежное государство осуществляет свою уголовную юрисдикцию только в тех случаях, когда последствия преступления распространяются на это государство, преступление нарушает спокойствие в стране и добрый порядок в территориальном море, капитан судна, дипломатический или консульский агент государства флага судна просят об этом и когда вмешательство необходимо для пресечения незаконной торговли наркотическими средствами или психотропными веществами.

Гражданская юрисдикция. Прибрежное государство имеет право при наличии оснований применять меры взыскания или арест в отношении находящегося в его территориальном море иностранного судна после выхода его из внутренних морских вод этого государства. Если же судно осуществляет мирный проход через территориальное море, то прибрежное государство может предпринять в отношении него меры по задержанию или аресту только в силу обязательств или ответственности, возникших во время или в целях такого прохода. Прибрежное государство не вправе останавливать или изменять курс иностранного судна, проходящего через его территориальные воды, для осуществления гражданской юрисдикции в отношении лица, находящегося на борту такого судна. Военные корабли и государственные суда, используемые в некоммерческих целях, обладают иммунитетом от гражданской юрисдикции прибрежного государства при проходе через его территориальное море.

**7. Прилежащая зона**

Развитие морского судоходства уже в XVII веке привело к тому, что 3-мильная ширина территориального моря не могла в полной мере защитить права прибрежного государства прежде всего в торговле. Англия стала первым государством, которое расширило за пределы своего территориального моря контроль за соблюдением ее таможенного законодательства. С 1736 по 1876 год в Англии были приняты и действовали так называемые "законы о лавировании", направленные против судов, которые курсировали у границ ее территориального моря, имея намерение войти в них с контрабандными целями, как только отсутствие стражи позволит сделать это. Законодательство и договорная практика США тоже развивались на признании прилежащей зоны. Россия 10 декабря 1909 г. установила 12-мильную таможенную зону. СССР и Российская Федерация не устанавливали прилежащей зоны.

Итогом развития этого института явилось включение статей о прилежащей зоне в Конвенцию о территориальном море и прилежащей зоне 1958 года (ст. 24) и в Конвенцию ООН по морскому праву 1982 года (ст. 33). В указанных статьях есть различия, которые отражают развитие международного права за период с 1958 по 1982 год.

Конвенция 1958 года определяет прилежащую зону как часть открытого моря, прилежащую к территориальному морю, в которой прибрежное государство может осуществлять определенный контроль. В Конвенции 1982 года слова "открытого моря" опущены и говорится просто о зоне, прилежащей к территориальному морю. Это объясняется тем, что Конвенция 1982 года предусматривает возможность объявления прибрежным государством 200-мильной исключительной экономической зоны.

Конвенция 1958 года устанавливает 12-мильный предел ширины прилежащей зоны, а отсчет производится от тех же исходных линий, от которых отсчитывается ширина территориального моря. Конвенция 1982 года увеличивает допустимый предел прилежащей зоны до 24 морских миль, и это находит обоснование в том, что в ней был установлен 12-мильный предел ширины территориального моря.

Прилежащие зоны устанавливаются для контроля прибрежным государством за тем, чтобы не допускать нарушения его таможенного, санитарного, иммиграционного или фискального законодательства в пределах его территории или территориального моря, а также для наказания за нарушение этого законодательства иностранными судами или членами их экипажей в тех же пределах. В первом случае речь идет о превентивных мерах в отношении судов, которые еще не вошли в территориальное море государства; во втором случае — о применении юрисдикции к судну, уже побывавшему в территориальном море или внутренних морских водах и нарушившему правила прибрежного государства.

Установление прилежащей зоны является правом прибрежного государства, и оно может ввести все четыре вида прилежащей зоны (таможенную, фискальную, иммиграционную, санитарную) или некоторые из них. Конвенции дают исчерпывающей перечень видов прилежащей зоны. Установление некоторыми государствами других видов прилежащей зоны (например, зоны безопасности) не имеет обоснования в нормах современного международного права. Более того, Комиссия международного права в комментарии к проекту статьи о прилежащей зоне не признала прав прибрежного государства на безопасность в прилежащей зоне, справедливо посчитав, что неопределенность термина "безопасность" привела бы на практике к произволу.

**8. Открытое море**

При определении понятия "открытое море" используют два признака, а именно пространственный и юридический. Конвенция об открытом море 1958 года дает основание определить его как пространство, расположенное за внешней границей территориального моря, открытое для общего и равноправного пользования всеми нациями без права распространения на него суверенитета какого-либо государства.

Конвенция 1982 года усложнила пространственный признак, установив, что ее положения, относящиеся к открытому морю, применяются ко всем частям моря, которые не входят ни в исключительную экономическую зону, ни в территориальное море или внутренние воды какого-либо государства, ни в архипелажные воды государства-архипелага.

Основу правового режима открытого моря составляет принцип свободы открытого моря, выдвинутый и обоснованный великим голландским ученым Гуго Гроцием.

Россия исконно выступала за свободу мореплавания. Так, еще в 1586 году царь Федор Иоаннович в письме к английской королеве Елизавете писал: "Божью дорогу, окиян-море, как мочно переняти и уняти и затворить".

Принцип свободы открытого моря, возникший и сложившийся как обычно-правовой, в наше время закреплен в Конвенциях 1958 и 1982 годов.

Конвенция 1958 года предусматривает следующие свободы - судоходства, полетов, прокладки кабелей и трубопроводов, рыболовства. Конвенция 1982 года, кроме того, предусматривает свободу возводить искусственные острова и другие установки и свободу научных исследований. Все эти свободы принадлежат как прибрежным, так и неприбрежным государствам. Пользование указанными свободами одним государством не должно создавать препятствий для пользования ими другими государствами.

Каждое государство обладает правом на то, чтобы суда под его флагом плавали в открытом море. Суда имеют национальность того государства, под флагом которого они вправе плавать. Условия предоставления права плавать под флагом определенного государства так же, как и порядок регистрации и предоставление своей национальности судну, определяет само государство. Конвенции же требуют, чтобы между судном и государством существовала реальная связь, в частности, государство должно эффективно осуществлять юрисдикцию и контроль в административных, технических и социальных вопроса. Суда должны плавать только под флагом одного государства и не могут его менять во время плавания или стоянки при заходе в порт, кроме случаев перехода права собственности или изменения регистрации. Требование реальной связи "направлено на ограничение практики так называемых удобных флагов, той же цели служит и Конвенция об условиях регистрации морских судов 1986 года.

Юрисдикция в открытом море. Конвенции 1958 и 1982 годов закрепляют принцип исключительной юрисдикции государства флага судна в открытом море, который еще в 20-х гг. XX столетия далеко не всеми рассматривался в качестве общепризнанной нормы международного права (это нашло отражение в решении Постоянной палаты международного правосудия по делу судна "Лотос" в 1927 г.).

Конкретным случаем применения принципа юрисдикции государства флага является вопрос об уголовной юрисдикции и административной ответственности членов экипажа судна в случае столкновения судов или какого-либо иного навигационного инцидента в открытом море. Конвенции предусматривают, что при столкновении или иных происшествиях с судном в открытом море уголовное либо административное преследование виновного может быть возбуждено только перед судом или административными властями государства флага или государства, гражданином которого это лицо является. Арест или задержание судна в связи с расследованием инцидента могут быть произведены лишь по распоряжению властей государства флага.

Исключения из юрисдикции государства флага в открытом море предусмотрены в международном праве и сводятся к следующему.

Прежде всего, это право военного корабля останавливать и осматривать суда других государств, которое закреплено в некоторых международных договорах, например, в Конвенции по охране подводных телеграфных кабелей 1884 года (с 1926 г. наша страна является участницей данной Конвенции). Конвенция предусматривает, что военные корабли государств-участников могут останавливать торговые суда других участников Конвенции, заподозренных в повреждении кабеля.

Военные корабли вправе останавливать и проводить осмотр судна в открытом море в случаях, когда есть основания подозревать такие суда в занятии пиратством, работорговлей или для проверки флага, когда судно хотя и идет под иностранным флагом или отказывается его поднять, но в действительности имеет ту же национальность, что и военный корабль.

Конвенция 1982 года к этим изъятиям добавила случаи, когда судно не имеет национальности или занимается несанкционированным радиовещанием, а также по просьбе государства в отношении его судна, которое подозревается в незаконной торговле наркотическими средствами или психотропными веществами. Судну должны быть возмещены причиненные вред и убытки, если подозрения окажутся необоснованными.

К исключениям из юрисдикции государства флага судна относится так называемое преследование по горячим следам. Это право может осуществляться только военными кораблями (военными летательными аппаратами) или иными судами и аппаратами, состоящими на правительственной службе и специально на то уполномоченными. Преследование должно начаться, когда иностранное судно находится во внутренних морских водах, территориальном море или прилегающей зоне прибрежного государства (Конвенция 1982 г. в этот перечень включает и архипелажные воды) и у властей прибрежного государства имеются достаточные основания полагать, что иностранное судно нарушило законы или правила данного государства. Если судно находится в прилежащей зоне, то преследование может начаться только за нарушение тех правил прибрежного государства, для защиты которых и установлена такая зона. Преследование должно быть непрерывным и, если преследуемое судно не будет задержано в открытом море, прекращается при заходе преследуемого судна в территориальное море своего или третьего государства. Конвенция 1982 года вводит новое положение, согласно которому преследование по горячим следам применяется (с соответствующими изменениями) к нарушениям в исключительной экономической зоне или континентальном шельфе законов и правил прибрежного государства в отношении этих пространств.

Обеспечение безопасности мореплавания. К обязанностям государства флага в открытом море относится принятие всех необходимых мер, обеспечивающих безопасность в море, в частности, в отношении: а) конструкции, оборудования и годности к плаванию; б) комплектования, условий труда и обучения экипажа; в) пользования сигналами, поддержания связи и предупреждения столкновения. Конкретные нормы содержатся в международных договорах. Так, нормы, касающиеся конструкции судов, имеются в Конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года и Протоколе к ней 1978 года. Вопросы комплектования и подготовки экипажа регулируются Конвенцией о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года. Правила, относящиеся к пользованию сигналами и предупреждению столкновений, содержатся в Конвенции о международных правилах предупреждения столкновения судов в море 1972 года (МППСС-72).

Обе Конвенции — 1958 года (ст. 12) и 1982 года (ст. 98) — предусматривают, что каждое государство вменяет капитану судна, плавающего под его флагом, следующие обязанности по оказанию помощи: а) оказание помощи любому лицу, которому угрожает гибель; б) следование со всей возможной скоростью на помощь терпящему бедствие; в) оказание необходимой помощи судну, экипажу, пассажирам в случаях столкновения. Конкретные вопросы оказания помощи регулируются Конвенцией по поиску и спасанию на море 1979 года.

**9. Исключительная экономическая зона**

Исключительная экономическая зона — новый институт международного морского права, появившийся в результате работы Третьей конференции ООН по морскому праву. При разработке положений, относящихся к исключительной экономической зоне, столкнулись два подхода — притязания на распространение суверенитета прибрежного государства на значительные пространства открытого моря и стремление сохранить в наиболее полном виде свободу открытого моря. Согласованные решения, которые содержатся в Конвенции 1982 года (ст.ст. 55—75), достигнуты на основе компромисса о том, что необходимо учитывать при определении правового статуса и правового режима исключительной экономической зоны.

В Конвенции 1982 года исключительная экономическая зона определена как район, находящийся за пределами территориального моря и прилегающий к нему. В этом районе действует особый правовой режим, установленный Конвенцией, в соответствии с которым права и юрисдикция прибрежного государства и права и свободы других государств регулируются соответствующими положениями Конвенции (в частности, ст.ст. 87 — 115, в которых речь идет о правовом режиме открытого моря).

Государства вправе устанавливать исключительную экономическую зону в пределах 200 морских миль, причем отсчет ведется от тех же исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря. Следовательно, если государство имеет ширину территориального моря в 12 миль и устанавливает исключительную экономическую зону с внешней границей в 200 миль, то режим исключительной экономической зоны будет действовать на прилегающей к территориальному морю 188-мильной полосе. Таким образом, внешняя граница территориального моря является внутренней границей исключительной экономической зоны.

При определении правового статуса исключительной экономической зоны следует принимать во внимание компромиссный характер соответствующих положений Конвенции 1982 года. В Конвенции нет прямого указания на то, что исключительная экономическая зона есть часть открытого моря, как нет и прямого указания на то, что прибрежное государство устанавливает в ней режим в силу своего суверенитета над этим пространством. Статья 55 Конвенции дает основание считать исключительной экономической зоной район открытого моря с особым правовым режимом, рамки которого определены самой Конвенцией. Такой вывод подкрепляется и ст.ст. 36, 56, 58, 78, 88—115.

Права и юрисдикция прибрежного государства. Они исчерпывающе определены в Конвенции 1982 года и сводятся к следующему. Прибрежное государство имеет суверенные права на разведку, разработку и сохранение живых и неживых природных ресурсов в водах, на морском дне и в его недрах, а также на управление ими. Суверенные права предусмотрены и в отношении других видов деятельности, связанных с разведкой и разработкой этой зоны в экономических целях. К ним Конвенция относит производство энергии путем использования воды, течений и ветра. Следует иметь в виду, что права в отношении морского дна и его недр в пределах исключительной экономической зоны осуществляются в соответствии с той частью Конвенции, в которой определяется правовой режим континентального шельфа.

Прибрежное государство, используя суверенные права на живые ресурсы, определяет, в частности, допустимый улов в своей зоне. Если возможности самого государства не позволяют ему использовать весь допустимый улов в своей зоне, то оно на основе соглашений предоставляет доступ другим государствам. Допускаемые к промыслу иностранные рыбаки соблюдают законы и правила прибрежного государства, которые должны соответствовать положениям Конвенции. Чтобы обеспечить соблюдение этих законов и правил, власти прибрежного государства могут производить досмотр, инспекцию, арестовывать иностранные рыболовные суда и открывать судебное разбирательство в отношении них.

Кроме перечисленных суверенных прав, прибрежное государство имеет право осуществлять юрисдикцию в отношении: а) создания и использования искусственных островов, установок или сооружений, б) морских научных исследований и в) защиты и сохранения окружающей среды. Что касается искусственных островов, установок, сооружений, то прибрежному государству принадлежит исключительное право на их сооружение, а также право разрешать и регулировать их создание, эксплуатацию и использование, как и исключительная юрисдикция над ними. Прибрежное государство может создавать вокруг этих искусственных сооружений зоны безопасности.

Права и обязанности других государств. Все другие государства пользуются в исключительной экономической зоне свободой судоходства, полетов, прокладки подводных кабелей и трубопроводов при условии соблюдения соответствующих положений Конвенции 1982 года. Иные свободы открытого моря используются ими в той части, в какой это совместимо с правами и юрисдикцией прибрежного государства в исключительной экономической зоне. Другие государства при осуществлении своих прав в исключительной экономической зоне обязаны соблюдать законы и правила, принятые прибрежным государством в соответствии с Конвенцией 1982 года и иными нормами международного права.

**10. Проливы, используемые для международного судоходства**

Многие проливы являются единственными или наиболее удобными проходами из одной части открытого моря в другую или служат входом в территориальное море из открытого моря. Такое расположение определяет их значение для международного судоходства. Правовой режим некоторых из проливов (Черноморские, Балтийские) был урегулирован международными договорами, для большинства же других сложилась и действует норма обычного международного права, которая была подтверждена в решении Международного Суда ООН по инциденту в проливе Корфу в 1949 году. Суд уточнил и критерии отнесения пролива к международным, назвав таковым и географическое положение пролива и его значение для международного судоходства.

Правовой режим Черноморских проливов (Босфора и Дарданелл). Правовой режим этих проливов регулируется ныне Конвенцией, заключенной в 1936 году в Монтрё (Швейцария). Конвенция устанавливает различный режим плавания в проливах для торговых судов и военных кораблей. Кроме того, на определение режима влияют состояние мира или войны и отношение к воине Турции.

Торговые суда всех государств в мирное время имеют право свободного прохода через проливы и плавания в них в любое время суток. Такое же правило действует и на время войны, если Турция не является воюющей стороной. Если же Турция участвует в войне, то свобода прохода и плавания в проливах в дневное время остается у государств, которые не находятся в состоянии войны с Турцией. С каждого проходящего через проливы судна взимаются санитарные и маячные сборы.

Конвенция предусмотрела различные правила прохода через проливы для военных кораблей черноморских и нечерноморских держав, установив для вторых определенные ограничения. Эти ограничения касаются типа кораблей (легкие надводные корабли, вспомогательные суда), общего тоннажа военных кораблей нечерноморских держав в Черном море (не более 45 000 т) и срока их пребывания в Черном море (не свыше 21 дня).

Черноморские державы имеют право проводить через проливы любые военные корабли; при этом линейные корабли (и приравненные к ним) проходят пролив в одиночку и сопровождаются не более чем двумя эсминцами. Только черноморские державы вправе проводить через проливы подводные лодки, когда те следуют на свои базы после постройки их вне бассейна Черного моря или для ремонта на верфях, расположенных вне Черного моря. Проход возможен днем и в надводном состоянии.

Во время войны, когда Турция является воюющей стороной, проливы закрыты для военных кораблей воюющих государств. Если Турция участвует в войне, то проход военных кораблей через проливы полностью зависит от ее усмотрения, что вполне объяснимо, поскольку ширина Босфора в узких местах всего лишь 0,75 км, а в самых широких не превышает 3,7 км. Для прохода военных кораблей необходимо уведомление, которое посылается Турции за 8 дней до прохода черноморскими державами и за 15 дней нечерноморскими. Конвенция учитывает интересы морского судоходства и безопасность Турции. Поэтому принятые Турцией в 1994 году национальные правовые акты, усложняющие режим прохода через проливы, могут и должны рассматриваться как ее попытка в одностороннем порядке пересмотреть некоторые положения Конвенции 1936 года.

Правовой режим Балтийских проливов (Большого и Малого Белып, Зунда). Их правовой режим регулируется Копенгагенским трактатом 1857 года, участницей которого была Россия. Этот договор закрепил отмену так называемых зундских пошлин (сбора, взимаемого Данией за проход судов через проливы) и установил свободу прохода.

Режиму проливов в Конвенции 1982 года посвящена ч. III. Конвенция вводит понятие "проливы, используемые для международного судоходства", которое является более широким по сравнению с понятием "международные проливы", данным Международным Судом ООН в упомянутом выше решении по инциденту в проливе Корфу. Помимо проливов, правовой режим которых урегулирован специальными международными договорами (см. Черноморские и Балтийские), Конвенция 1982 года предусматривает еще три вида проливов.

Во-первых, это проливы, которые соединяют одну часть открытого моря или исключительной экономической зоны с другой частью открытого моря или исключительной экономической зоны (например, Гибралтарский).

В таких проливах устанавливается транзитный проход (пролет) для всех судов (летательных аппаратов). Транзитный проход понимается как осуществление свободы судоходства (и свободы полетов) в соответствии с правилами, установленными в ч. III Конвенции 1982 года. Государство, граничащее с проливом, может принимать национальные правовые акты, относящиеся к безопасности судоходства, регулированию движения судов в проливе, предотвращению загрязнения, недопущению рыболовства, запрещению погрузки (выгрузки и посадки), высадки в проливе. Нормы, содержащиеся в таких актах, обязательны для иностранных судов.

Государство, граничащее с проливом, не должно чинить препятствия транзитному проходу, недопустимо приостановление транзитного прохода.

Основное отличие транзитного прохода от мирного состоит в том, что при транзитном проходе совершенно исключена юрисдикция припроливного государства в отношении судов, осуществляющих транзитный проход. Мирный проход не предусматривает пролет летательных аппаратов, транзитный же предусматривает. Подводные лодки при мирном проходе должны следовать в надводном положении, при транзитном — возможен проход как в надводном, так и в подводном положении.

Во-вторых, это проливы, которые соединяют открытое море или исключительную экономическую зону с территориальным морем другого государства, а также проливы, которые соединяют одну часть открытого моря или исключительной экономической зоны с другой частью открытого моря или исключительной экономической зоны и образованы островом и континентальной частью государства, когда в сторону моря от острова есть столь же удобный путь в открытом море или исключительной экономической зоне. В таких проливах Конвенция устанавливает мирный проход.

В-третьих, это проливы, в срединной части которых имеется полоса открытого моря или исключительной экономической зоны и в этой полосе есть столь же удобный путь, как и в акваториях, входящих в состав государственной территории прибрежного государства. В таких проливах Конвенция установила свободу судоходства.

**11. Международные каналы**

Наибольшее значение для международного судоходства имеют Суэцкий, Панамский и Кильский каналы.

Суэцкий канал открылся для судоходства в 1869 году, а в 1888 году была принята Константинопольская конвенция относительно обеспечения свободного плавания по Суэцкому каналу, которая действует до настоящего времени Россия — участница этой Конвенции.

Основные положения Конвенции сводятся к следующему. Канал свободен и открыт для торговых судов и военных кораблей всех стран в мирное и военное время, блокада канала недопустима, военные корабли воюющих стран обязаны проходить канал без остановки и в самый короткий срок, в канале и во входных портах, а также в районе трех миль вокруг этих портов запрещается вести военные действия.

В 1956 году Египет национализировал Компанию Суэцкого канала, не заявив каких-либо претензий на пересмотр режима, установленного Константинопольской конвенцией. 24 апреля 1957 г. Египет выступил с декларацией, в которой провозглашалось его твердое намерение соблюдать положения Конвенции 1888 года. Декларация была зарегистрирована в Секретариате ООН в качестве "международного соглашения".

Панамский канал был официально открыт в 1920 году. Его правовой режим был разработан до его строительства. В 1901 году США и Великобритания заключили Договор (Хея-Паунсфота) о морском канале, который соединял бы Тихий и Атлантический океаны. Управление и охрана такого канала поручались США, а режим судоходства должен был быть таким же, какой был установлен Константинопольской конвенцией 1888 года для Суэцкого канала. В 1903 году был заключен договор между США и Панамой о строительстве канала между океанами, для чего США предоставлялась на территории Панамы на вечные времена полоса шириной в 10 миль. Канал объявлялся нейтральным и свободным для прохода через него судов всех стран в соответствии с Договором 1901 года. Длительная борьба панамского народа за возвращение суверенитета над зоной канала завершилась в 1977 году заключением в Вашингтоне между США и Панамой новых договоров о Панамском канале. В соответствии с ними восстанавливается территориальный суверенитет Панамы над зоной канала. После 31 декабря 1999 г. Панама берет на себя функции по его управлению, эксплуатации и обслуживанию. Канал провозглашается "постоянно нейтральным" водным путем, который открыт для судов всех стран. Проход через канал военных кораблей всех государств объявляется свободным, однако установлено право первоочередного прохода для военных кораблей США и Панамы.

Кильский канал был открыт для судоходства в 1896 году. Канал был сооружен Германией и на ее территории, и потому она установила режим плавания в нем. После первой мировой войны был определен международно-правовой режим канала, в соответствии с которым он был открыт для торговых судов и военных кораблей всех стран (ст. 380 Версальского договора). В 1936 году Германия отказалась от этого постановления Версальского договора и установила разрешительный порядок прохода по каналу военных кораблей. В настоящее время проход по каналу регулируется внутренними нормами ФРГ — Правилами плавания в Кильском канале, которыми предусмотрены свобода плавания торговых судов всех стран и уведомительный порядок прохода военных кораблей. Идеальным решением было бы заключение международного договора, одной стороной которого была бы ФРГ, а второй — все заинтересованные государства.

**12. Континентальный шельф**

Конвенция о континентальном шельфе 1958 года является первым международно-правовым признанием определенных прав прибрежного государства за пределами его государственной территории. Влияние на разработку и принятие этой Конвенции оказало национальное законодательство некоторых стран. Так, 28 сентября 1945 г. была провозглашена Прокламация Президента США о юрисдикции за пределами национальной территории, хотя отдельные попытки расширения прав прибрежного государства на ресурсы морского дна за пределами территориального моря предпринимались и ранее. К началу работы Первой конференции ООН по морскому праву уже 20 государств приняли национальные акты о континентальном шельфе.

Юридическое понятие континентального шельфа, как оно дано в Конвенциях 1958 и 1982 годов, основывается на его геологическом понимании, хотя и не совпадает с ним. А потому следует вначале остановиться на геологическом определении. Покрытая водами океана часть материка (континента) является его подводной окраиной и по своему геологическому строению и рельефу продолжает прилегающую часть суши. За внешней границей подводной окраины материка расположено ложе океана (абиссальная платформа). Подводная окраина имеет, как правило, три части: а) континентальный шельф — подводное продолжение континента, примыкает к суше, характеризуется постепенным уклоном дна и небольшими глубинами покрывающего его моря; б) континентальный склон, в который переходит континентальный шельф, характеризуется резким и значительным уклоном морского дна; в) континентальный подъем (подножье) — возвышение, которое образуется за счет осадочных пород, соскальзываемых с континентального склона.

Под континентальным шельфом понимаются поверхность и недра морского дна районов, простирающихся за пределами территориального моря прибрежного государства.

Внешняя граница континентального шельфа, согласно Конвенции 1982 года, проходит по внешней границе подводной окраины материка или на расстоянии 200 морских миль от исходных линий, если внешняя граница подводной окраины материка не простирается на такое расстояние. Если же внешняя граница подводной окраины материка расположена за пределами 200 морских миль, то внешняя граница континентального шельфа устанавливается по линии, которая соединяет фиксированные точки, определенные путем отсчета от подножья континентального склона способами, закрепленными в п. 4 ст. 76 Конвенции. Такие точки не должны отстоять более чем на 350 миль от исходных линий, от которых ведется отсчет ширины территориального моря, или на 100 миль от 2500-метровой изобаты.

Внешняя граница континентального шельфа за пределами 200 миль устанавливается с помощью специальной международной процедуры, состоящей в том, что данные о границах своего континентального шельфа прибрежное государство направляет в специальный международный орган — Комиссию по границам континентального шельфа. Комиссия дает этому прибрежному государству рекомендации об установлении внешних границ его континентального шельфа. Установленные на основе таких рекомендаций внешние границы континентального шельфа являются окончательными и обязательны для всех государств.

Прибрежное государство осуществляет суверенные права над континентальным шельфом в целях его разведки и разработки его природных ресурсов. Под природными ресурсами понимаются минеральные и другие неживые ресурсы морского дна и его недр, а также "сидячие виды" живых организмов. Права прибрежного государства в отношении разведки и разработки континентального шельфа являются исключительными, а это означает, что без согласия прибрежного государства ни одно другое государство не может проводить разведку на нем и разработку его природных ресурсов.

Права прибрежного государства на континентальный шельф не затрагивают правового статуса покрывающих его вод и воздушного пространства над ними. При этом прокладка подводных кабелей и трубопроводов, возведение искусственных островов, установок и сооружений могут осуществляться всеми государствами с учетом прав прибрежного государства.

Прибрежное государство проводит отчисления или взносы натурой за разработку неживых ресурсов континентального шельфа за пределами 200 морских миль. Отчисления начинаются с шестого года эксплуатации соответствующего участка континентального шельфа и, повышаясь ежегодно, устанавливаются в конечном счете на 7% стоимости или объема продукции. Отчисления или взносы делаются через Орган, который распределяет их между государствами — участниками Конвенции, учитывая при этом интересы и потребности развивающихся государств.

**13. Международный район морского дна ("Район")**

Новацией Конвенции 1982 года является введение специального правового режима в отношении международного района морского дна и его недр за пределами национальной юрисдикции. Район и его ресурсы объявлены общим наследием человечества, что применительно к Конвенции означает, в частности, недопустимость для любого государства претендовать на суверенитет или суверенные права или осуществлять их в отношении Района или его ресурсов, запрещение их присвоения и непризнание всяких притязании и присвоении, а также то, что все права и ресурсы Района принадлежат всему человечеству, от имени которого действует Международный орган по морскому дну (Орган). Под ресурсами понимаются все минеральные ресурсы, находящиеся на морском дне или в его недрах, извлеченные из Района ресурсы рассматриваются как полезные ископаемые. Ресурсы не подлежат отчуждению; полезные ископаемые могут быть отчуждены только в соответствии с положениями Конвенции (ч. XI) и нормами и правилами, установленными Органом.

Поведение государств в Районе должно быть пронизано стремлением к поддержанию мира и безопасности и содействию международному сотрудничеству и взаимопониманию. Район открыт для использования всеми государствами исключительно в мирных целях. Деятельность, под которой понимаются все виды деятельности по разведке и разработке его ресурсов, осуществляется на благо всего человечества, но с учетом при этом интересов развивающихся государств. Особый режим Района не затрагивает правового статуса покрывающих его вод и воздушного пространства над ним.

Деятельность в Районе осуществляется и контролируется Органом. Все государства — участники Конвенции являются членами Органа. Он имеет Ассамблею — орган полного состава. Совет — 36 членов, избираемых Ассамблеей, Секретариат, состоящий из Генерального секретаря и персонала. Своеобразным органом Органа является Предприятие, которое имеет свой Устав (Приложение IV к Конвенции).

Согласно Конвенции, деятельность в Районе осуществляется Предприятием и государствами-участниками или государственными предприятиями или физическими и юридическими лицами в случае поручительства за них государства-участника. Деятельность проводится в соответствии с письменным планом, утверждаемым Советом. Орган обеспечивает справедливое распределение финансовых и других экономических выгод, получаемых от деятельности в Районе.

Положения ч. XI Конвенции в значительной мере учитывают интересы и нужды развивающихся стран, препятствуют монополизации деятельности в Районе, предусматривают меры защиты интересов стран-экспортеров, добывающих на своей территории такие же полезные ископаемые, какие извлекаются из Района.

Указанные положения встретили неприятие их высокоразвитыми странами и прежде всего, конечно, США. Сложившееся положение вело к тому, что эти государства не считали для себя возможным стать участниками Конвенции 1982 года, а без их участия претворение в жизнь положений ч. XI Конвенции становилось по крайней мере проблематичным. Чтобы избежать этого, под эгидой ООН были предприняты усилия, которые привели в 1994 году к одобрению Генеральной Ассамблеей ООН Соглашения об осуществлении ч. XI Конвенции ООН по морскому праву 1982 года. Соглашение изменило многие положения указанной части Конвенции, в которых учитывались интересы и нужды развивающихся государств. Если в соответствии с ч. XI Конвенции деятельность в Районе осуществляется на благо всего человечества, то Соглашение смысл деятельности в Районе сводит к получению прибыли. Основные положения Соглашения являются отходом от принципов нового международного экономического порядка, в частности, того из них, который процветание развитых стран увязывает с развитием развивающихся стран.

**14. Урегулирование споров**

Конвенция 1982 года значительное внимание уделяет урегулированию споров, которые могут возникнуть при ее толковании и применении. Конвенция исходит из того, что все споры государств-участников должны решаться мирными средствами в соответствии с п. 3 ст. 2 Устава ООН; спорящие при этом могут обращаться к средствам, указанным в п. 1 ст. 33 Устава. Право выбора мирных средств принадлежит сторонам, находящимся в споре. Если выбранные сторонами мирные средства не привели к решению спора, то применяются предусмотренные в Конвенции процедуры, в том числе и согласительная процедура по определенной категории споров. Конвенция предусматривает обращение к таким средствам, как Международный трибунал по морскому праву, Международный Суд ООН, арбитраж и специальный арбитраж.

Государство при подписании, ратификации, присоединении или в любое время после этого может путем письменного заявления выбрать одно средство или несколько из них; заявления сдаются на хранение Генеральному секретарю ООН. Суд или арбитраж сами решают вопрос о компетенции по переданному им спору. Сторонами в споре являются государства. Ими могут быть и другие субъекты права в случаях, специально предусмотренных Конвенцией.

Решения суда или арбитража окончательны и обязательны для участвующих в споре сторон и лишь по данному спору.

Международный трибунал по морскому праву состоит из 21 судьи, избранного государствами — участниками Конвенции из лиц, обладающих высокими моральными качествами и являющихся признанными авторитетами в области морского права. Каждый член суда избирается на девять лет с правом переизбрания. Местопребыванием Трибунала является г. Гамбург. Первым российским гражданином, избранным членом Трибунала, стал профессор А.Л. Колодкин.

Для рассмотрения споров, касающихся морского дна, в Трибунале создается специальная Камера в составе 11 судей.

**15. Международные морские организации**

Сотрудничество в целях исследования и освоения Мирового океана осуществляется как непосредственно между государствами, так и в рамках международных организаций. Наибольший вклад в развитие такого сотрудничества вносит Международная морская организация — ИМО, являющаяся специализированным учреждением ООН.

Конвенция о создании Организации была принята на Морской конференции ООН в Женеве в 1948 году (СССР в работе Конференции не участвовал). Создаваемая Организация получила название Межправительственной морской консультативной организации (ИМКО). В 1958 году Конвенция вступила в силу, и тогда же стала действовать Организация. В 1975 году было принято решение об изменении названия Организации, причем это решение не только основывалось на формальных соображениях, но и учитывало возросшую роль Организации в вопросах, связанных с деятельностью человека в Мировом океане. Решение вступило в силу в 1982 году, и с этого года Организация стала именоваться Международной морской организацией (ИМО). В настоящее время более 150 государств являются членами этой Организации (СССР — член Организации с 1958 года. Российская Федерация продолжает членство СССР в Организации с 26 декабря 1991 г.). Около 60 неправительственных международных организаций имеют консультативный статус в ИМО.

Основные цели ИМО сводятся к следующему: содействовать сотрудничеству государств в технических вопросах торгового судоходства, обеспечению безопасности на море, эффективности судоходства, предотвращению загрязнения моря с судов и рассмотрению связанных с этим административных и правовых вопросов. Целями Организации являются также поощрение мер, ведущих к созданию нормальных экономических и коммерческих условий эксплуатации торгового флота, развитие связей с международными организациями и государствами.

ИМО принимает самое активное участие в разработке международных договоров и других документов, которые в той или иной мере касаются вопросов, входящих в круг деятельности Организации. Вот несколько примеров такой деятельности последних лет: Международная конвенция по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству 1990 года, Протокол 1992 года об изменении Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года, Международная конвенция о морских залогах и ипотеках 1993 года.

Организационная структура ИМО является традиционной для подобного рода международных организаций.

Ассамблея — орган полного состава, порядок работы сессионный, очередные сессии проходят один раз в два года.

Совет — выборный орган, члены Совета избираются Ассамблеей на два года. Государства представлены в Совете по трем категориям, за каждой категорией закреплено определенное число мест и выборы проходят отдельно по категориям. Решением 18-й сессии Ассамблеи в 1993 году число членов Совета увеличено до 40.

В организационную структуру ИМО входит также Секретариат во главе с Генеральным секретарем, численность персонала невелика — около 300 служащих.

ИМО имеет комитеты: юридический, по безопасности на море, по защите морской среды и по техническому сотрудничеству.

Помимо ИМО, действуют такие международные морские организации, как, например, Международная организация морской спутниковой связи (ИНМАРСАТ), Межправительственная океанографическая комиссия (МОК).

**Список литературы**

Барсегов Ю.Г. Каспии в международном праве и мировой политике. М.,1998.

Иванов Г. Г. Международная морская организация. М., 1994.

Колодкин А.Л. Мировой океан: международно-правовой режим. Основные проблемы. М., 1973.

Коломбос Д. Международное морское право / Пер. с англ. М., 1973.

Мировой океан и международное право / Отв. ред. А.П. Мовчан, А. Янков. Основы современного правопорядка в Мировом океане. М., 1986.

Мировой океан и международное право / Отв ред. А.П. Мовчан, А. Янков. Правовой режим морских прибрежных пространств. М., 1987.

Мировой океан и международное право / Отв. ред. А.П. Мовчан, А Янков. Открытое море. Международные проливы. Архипелажные воды М , 1988.

Мировой океан и международное право / Отв. ред. А.П. Мовчан, А. Янков. Защита и сохранение морской среды. М., 1990.

Мировой океан и международное право / Отв. ред. А.П. Мовчан, А. Янков. Правовой режим морских научных исследований и передача технологий. М., 1992.

Молодцов С.В. Международное морское право. М., 1987.

Современное международное морское право / Отв. ред. М.И. Лазарев. Режим вод и дна мирового океана. М., 1974.

Современное международное морское право / Отв. ред. М.И. Лазарев. Сотрудничество социалистических стран. Экономическая зона. Международные морские организации. Разрешение споров. Проблема ограничения морских вооружений. М., 1984.