**План реферата**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| №  п/п | Наименование | Страница |
| 1. | Понятие международного морского права | 2 |
| 2. | Кодификация и прогрессивное развитие международного морского права | 2-4 |
| 3. | Классификация морских пространств | 4 |
| 4. | Внутренние морские воды | 4-5 |
| 5. | Архипелажные воды | 6 |
| 6. | Территориальное море | 6-9 |
| 7. | Прилежащая зона | 9-10 |
| 8. | Открытое море | 10-12 |
| 9. | Исключительная экономическая зона | 12-14 |
| 10. | Проливы, используемые для международного судоходства | 14-16 |
| 11. | Международные каналы | 16-17 |
| 12. | Континентальный шельф | 17-19 |
| 13. | Международный район морского дна ("Район") | 19-20 |
| 14. | Урегулирование споров | 20-21 |
| 15. | Международные морские организации | 21-22 |
| 16. | Литература | 22 |

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).

**16. ЛИТЕРАТУРА**

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.