Содержание

[Понятие и история международного морского права 2](#_Toc214845009)

[2. Кодификация международного морского права 3](#_Toc214845010)

[3. Конвенция ООН по морскому праву 1982 года 3](#_Toc214845011)

[4. Правило прохода кораблей в нейтральных водах 3](#_Toc214845012)

[Заключение 3](#_Toc214845013)

[Литература: 3](#_Toc214845014)

# Понятие и история международного морского права

Международное морское право — это отрасль международного права, состоящая из принципов и норм, определяющих режим морских пространств и регулирующих отношения субъектов международного права в связи с их деятельностью в Мировом океане.[[1]](#footnote-1)

Данная отрасль является одной из старейших, потому что с давних времен Мировой океан, составляющий 71 % планеты Земля, играл большую роль в удовлетворении хозяйственных нужд и транспортных потребностей народов мира.

В течение долгого времени обычное право составляло основу данной отрасли, регулируя, прежде всего отношения, связанные с мореплаванием и рыболовством. Международный договор также применялся для этих целей на ранних стадиях развития международного морского права, но довольно редко. Так, в VI, V и IV вв. до н.э. были заключены договоры между Древним Римом и Карфагеном об установлении границ и режима плавания в заливах Карфагенском и Лациума, у берегов Испании, Ливии, Сардинии. Данные договоры оказали впоследствии влияние на формирование международно-правового режима территориальных вод.

По римскому праву, море, в общем признавалось свободным для судоходства и рыбной ловли, но с ограничениями. Море, как и воздух, считалось res communis omnium (вещью, общей для всех), вместе с тем оно подчинялось юрисдикции императора. Кроме того, свобода моря признавалась Римом только в отношении своих граждан, но не для других народов.

Древнеизраильское право рассматривало морские пространства к западу от Палестины в качестве доминиона Израиля. В целом можно констатировать, что в античном международном праве не существовал принцип свободы открытого моря, как и не было самой отрасли международного морского права в качестве системы норм, определяющих режим морских пространств и правила их использования. Объяснялось это неразвитостью экономических отношений и отсутствием единого мирового рынка.

В феодальную эпоху с ее патримониальными отношениями было характерно распространение власти монарха (imperium) и его права владения (dominium) на значительные водные пространства. Так, Португальская корона претендовала на Атлантический океан к югу от Марокко, Испанская монархия — на Тихий океан и Мексиканский залив, Английские короли — на северную Атлантику, Венеция считала себя сувереном Адриатического моря, а Генуя — Лигурийского. Ряд этих претензий подкреплялся буллами римских пап Александра VI (1493 г.) и Юлия II (1506 г.). В феодальную эпоху развитие норм и правил морской деятельности шло по отдельным морским регионам и учитывало местные условия и традиции. Таким образом, появились региональные источники морского права: Родосский морской кодекс, Олеронские свитки, Законы Висби, Кодекс Ганзы, Консолато дель аре и др. В основном эти источники представляли собой свод местных законов, обычаев и обыкновений, сложившихся и действовавших в странах и портах определенного морского региона. Несмотря на региональный характер, многие положения этих источников оказали существенное влияние на развитие международного морского права.

Бурное развитие промышленности, торговли и мореплавания, приведшее к великим географическим открытиям, способствовало утверждению принципа свободы открытого моря и отказу от территориальных претензий на морские пространства за пределами территориальных вод. Основатель науки международного права голландский мыслитель, юрист и дипломат Гуго Гроций, отстаивая интересы первой страны победившего капитализма — Нидерландов, в своей книге "Свобода морей или право, которое принадлежит Голландии, принимать участие в торговле в Ост-Индии" ("Mare Liberum") утверждал, что ни Португалия, ни любая другая держава не могут владеть морями и обладать исключительными правами на судоходство. Гроций отмечал, что общие потребности человечества и интересы международной торговли требуют признания открытости морей. В то же время он признавал возможность установления пояса территориальных вол прибрежным государством и право мирного прохода по нему судов других государств.

Великая французская революция и утверждение капиталистических производственных отношений во многих европейских странах способствовали широкому признанию принципа свободы открытого моря. В 1661 г. итальянский юрист А. Джентили писал, что mare portio terrae (море — часть суши), имея в виду пояс территориальных вод, за пределами которых должен действовать принцип свободы морей.[[2]](#footnote-2)

История международных морских отношений свидетельствует о том, что нормы и принципы международного морского права складывались и развивались при непосредственном взаимодействии двух тенденций — защиты своих интересов прибрежными государствами и необходимости свободного использования открытого моря в интересах всех субъектов международного права.

XX век ознаменовался необычайно быстрыми темпами развития промышленности, науки и техники; появлением мирохозяйственных связей и мирового рынка; значительным расширением деятельности государств в Мировом океане. Все эти изменения потребовали развития норм и институтов международного морского права, их кодификации.

Целью данной работы является изучения понятия международного морского права его основных основополагающих документов и правил.

## 2. Кодификация международного морского права

В связи с бурным развитием торгового, рыболовного и военного флота государств, расширением сфер деятельности в Мировом океане обычно-правовой характер норм международного морского права перестал удовлетворять растущим потребностям морской деятельности. Возникла острая необходимость разработки и принятия международных морских соглашений.

Первая попытка кодификации норм международного морского права, не увенчавшаяся успехом, была предпринята в 1930 г. в рамках Гаагской конференции по кодификации международного права.

Организация Объединенных Наций с самого начала своей деятельности приступила к кодификации и прогрессивному развитию международного морского права. В период 1949 — 1956 гг. Комиссия международного права ООН провела большую работу по кодификации обычно-правовых норм и разработке новых. Это дало возможность провести I Конференцию ООН по морскому праву в 1958 г., на которой было рассмотрено и принято четыре конвенции: об открытом море; территориальном море и прилежащей зоне; континентальном шельфе; рыболовстве и охране живых ресурсов открытого моря. В результате этой большой работы международного сообщества удалось кодифицировать ряд общепризнанных принципов и норм международного морского права: принцип свободы открытого моря, включающий свободу судоходства, рыболовства, прокладки морских кабелей и трубопроводов, полетов над открытым морем; право мирного прохода через территориальное море; принцип реальной связи между судном и государством флага; о режиме континентального шельфа и др.

Однако на I Конференции не удалось решить вопрос о максимальной ширине территориального моря и рыболовной зоны. Для решения этих проблем была созвана II Конференция ООН по морскому праву в I960 г. К сожалению, II Конференция не дала желаемых результатов.

Тем временем вопросы, связанные с шириной территориального моря, рыболовной зоны, континентального шельфа, с экономическими и другими правами прибрежных государств в их взаимодействии с интересами международного сообщества в целом, становились все более актуальными. Дополнительно к этим вопросам добавились проблемы, порожденные научно-технической революцией, — загрязнение морей и океанов, возможность использования мощных технических средств в деле разведки и добычи живых и неживых ресурсов Мирового океана, расширение и усложнение научных исследований морских пространств.

К этому времени весомым политическим фактором международных отношений стали развивающиеся государства, которые заявили о своих интересах в освоении Мирового океана.

Совокупность этих обстоятельств вызвала необходимость новой широкой дискуссии по проблемам развития международного морского права, которая началась под эгидой ООН в 1967 г.

В процессе этой дискуссии государствам удалось согласовать свои позиции по вопросам безопасности мореплавания и охраны человеческой жизни на море, защиты и сохранения морской среды, режима рыболовства. В результате появились такие международно-правовые акты, как Конвенции по охране человеческой жизни на море 1960 и 1974 гг.; Конвенция о международных правилах предотвращения столкновения судов в море 1972 г.; Конвенция по поиску и спасанию на море 1979 г.; Конвенция о вмешательстве в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению нефтью 1969 г.; Конвенция о предотвращении загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 г.; Конвенция о предотвращении загрязнения с судов 1973 г.; Конвенция о предотвращении загрязнения моря из наземных источников 1974 г.; Конвенция о сохранении атлантических тунцов 1966 г.; Конвенция о порядке ведения промысловых операций в Северной Атлантике 1967 г.; Конвенция о сохранении антарктических тюленей 1972 г. и др.

Проблемы, связанные с созданием и совершенствованием норм международного морского права в конкретных областях, указывали на необходимость разработки и принятия всеобъемлющей конвенции по морскому праву — хартии современного международного морского права. Среди прочих первостепенную важность приобрели проблемы режима континентального шельфа и рыболовной зоны, района морского дна за пределами национальной юрисдикции и охраны морской среды от загрязнения. Для решения этих сложных задач в соответствии с резолюциями Генеральной Ассамблеи ООН 2750 С (XXV) от 17 декабря 1970 г. и 3067 (XXVIII) от 16 ноября 1973 г. была созвана III Конференция ООН по морскому праву, работавшая с 1973 по 1982 год.

Многоплановый, глобальный характер Конференции и ее нормотворческие задачи обусловили специфику процедурных и организационных форм этого форума. Важной составной частью Правил процедуры Конференции было "джентльменское соглашение" о консенсусе как главном средстве принятия решений. Другим важным элементом организации работы Конференции был принцип "пакетного" подхода, т.е. рассмотрения всех вопросов в совокупности, исходя из признания тесной взаимосвязи всех проблем Мирового океана. Конвенция не допускает каких-либо оговорок и исключений.

Всего было проведено 11 сессий, причем начиная с 7-й сессии каждая из них имела дополнительные ("возобновленные") части сессии. В них принимали участие делегации 164 государств. Приглашены также были 12 специализированных учреждений ООН, 19 межправительственных организаций и ряд неправительственных организаций.

На Конференции проявили себя силы, за которыми стояли определенные политические и экономические интересы, такие, как "Группа 77" (развивающиеся государства, которых было на самом деле около 120); группа западных капиталистических государств; группа социалистических государств; группа архипелажных государств; группа государств, не имеющих выхода к морю, и других, находящихся в неблагоприятных географических условиях; группа проливных государств и др. Несмотря на такое разнообразие интересов участвующих в конференции государств в конце концов удалось вынести на единственное за все годы голосование согласованный текст Конвенции ООН по морскому праву. 30 апреля 1982 г. Конвенция была принята:

"за" проголосовали 130 делегаций, "против" — 4 и 17 воздержались. Вместе с Конвенцией были приняты 4 резолюции, составившие Приложение I к ней.

Заключительный акт III Конференции ООН по морскому праву был принят в Монтего-Бей (Ямайка) 10 декабря 1982 г. В этот же день Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. была открыта для подписания.[[3]](#footnote-3)

## 3. Конвенция ООН по морскому праву 1982 года

Данная Конвенция, явившаяся результатом большой и кропотливой работы значительного числа субъектов международного права, представляет собой один из крупнейших общих многосторонних договоров за всю историю международных отношений. Конвенция 1982 г. состоит из 17 частей, включающих 320 статей, и 9 приложений. 16 ноября 1994 г., по истечении 12 месяцев с даты сдачи на хранение шестидесятой ратификационной грамоты, Конвенция в соответствии со ст. 308 вступила в силу. к Конвенция подтверждает и дополняет ряд положений Женевских конвенций по морскому праву 1958 г. и вводит новые нормы и институты, которые отражают современные тенденции развития в освоении Мирового океана. Конвенция впервые в договорном порядке установила предельно допустимую ширину территориального моря 12 миль. Она подтвердила и детализировала право мирного прохода иностранных судов через территориальное море. Конвенция ввела новый институт — архипелажные воды, применимый к государствам-архипелагам. В Конвенции зафиксированы правила транзитного прохода через международные проливы, дающие возможность осуществлять свободу судоходства и полетов через них. Совершенно новым является институт исключительной экономической зоны, в пределах которой прибрежному государству предоставляются суверенные права в отношении разведки, разработки и сохранения естественных ресурсов, находящихся на дне, в его недрах и в покрывающих водах, и управления ими, а также в отношении других видов экономической деятельности. Конвенция подтвердила основные нормы в отношении континентального шельфа и внесла уточнения в этот институт, в частности четко определила внешнюю границу континентального шельфа.

Впервые в договорной практике был определен статус огромной территории — района морского дна за пределами континентального шельфа ("Района"). Определен порядок регулирования деятельности по исследованию и использованию его ресурсов.

Конвенция существенно расширила перечень свобод открытого моря, включив в него наряду с традиционными свободами судоходства, рыболовства, полетов, прокладки кабелей и трубопроводов также свободы возводить искусственные острова, установки и сооружения, допускаемые согласно международному праву, и проводить морские научные исследования. В Конвенции имеется блок норм, регламентирующих порядок проведения морских научных исследований, а также группа норм, направленных на обеспечение защиты и сохранения морской среды.

Конвенция содержит детально разработанный механизм урегулирования споров, связанных с толкованием и применением ее норм. Важным положением Конвенции в деле обеспечения всеобщего мира и безопасности является резервирование открытого моря для мирных целей. В связи с тем, что Конвенция кодифицировала ряд обычно-правовых норм, эти нормы продолжают действовать для государств, не участвующих в ней.

В целом можно констатировать, что Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. — это важный исторический этап в кодификации и прогрессивном развитии международного права, имеющий целью стабильное развитие международных отношений в связи с деятельностью субъектов международного права в Мировом океане.

## 4. Правило прохода кораблей в нейтральных водах

В отдельных морских районах свобода мореплавания регулируется национальным законодательствам прибрежных государств. На этих ограничениях и правовой регламентации военного мореплавания следует остановиться отдельно, особенно в связи с принятием Конвенции ООН по морскому праву в 1982 году.

Так, например, во внутренних и территориальных водах прибрежных государств - свобода иностранного военного мореплавания, как таковая отсутствует. Признавая право мирного прохода иностранных военных кораблей через территориальные воды, национальные законы и правила многих государств содержат весьма существенные ограничения, которые должны осуществляться иностранными военными кораблями осуществляющими мирный проход. Юридическая основа этих ограничений была заложена в Конвенции 1958 года "О территориальном море и прилежащей зоне".

Но если в Конвенции 1958 года только в самой общей форме говорилось о проходе и о законах и правилах прибрежного государства, относящегося к транспорту и судоходству, то в Конвенции 1982 года эти вопросы излагаются в развернутом виде.

Согласно статье 18 Конвенции 1982 года под проходом через территориальное море "понимается плавание через территориальное море с целью:

а) пересечь это море, не заходя во внутренние воды или не становясь на рейде или у портового сооружения за пределами внутренних вод;

б) пройти во внутренние воды или выйти из них или стать на таком рейде или у такого портового сооружения".

Таким образом, Конвенцией 1982 года предусмотрены два вида прохода через территориальное море: без захода во внутренние воды и порты и с заходом во внутренние воды и порты.

Далее, согласно статье 18 следует, что проход иностранного судна является мирный, если только им не нарушается мир, добрый порядок или безопасность прибрежного государства. Такой проход должен совершаться в соответствии с Конвенцией 1982 года и другими портами международного права.

Проход иностранного судна считается нарушающим мир, добрый порядок или безопасность прибрежного государства, если в территориальном море оно осуществляет любой из следующих видов деятельности:

а) угрозу силой или ее применение против суверенитета, территориальной целостности или политической независимости прибрежного государства или каким-либо другим образом в нарушении принципов международного права, воплощенных в Уставе ООН;

б) любые маневры или учения с любым видом оружия;

в) любой акт пропаганды, имеющий целью посягательства на оборону или безопасность прибрежного государства;

г) любой акт, направленный на сбор информации в ущерб обороне или безопасности прибрежного государства;

д) подъем в воздух, посадку или принятие на борт любого летательного аппарата;

е) погрузку или выгрузку любого товара или валюты, посадку или высадку любого лица, вопреки таможенным, фискальным, имиграционным или санитарным законам и правилам прибрежного государства;

ж) любой акт преднамеренного и серьезного загрезнения вопреки Конвенции 1982 года;

з) любую рыболовную деятельность;

и) проведение исследовательской или гидрографической деятельности;

к) любой акт, направленный на создание помех функцианированию любых систем связи или любых других сооружений или установок прибрежного государства;

л) любую другую деятельность, не имеющую прямого отношения к проходу.

Также в Конвенции 1982 года указывается, что в территориальных водах подводные лодки и другие подводные транспортные средства должны следовать в надводном положении и под своим флагом.

Весьма существенно расширена возможность для прибрежных государств принимать законы и правила, относящиеся к мирному проходу в отношении следующих вопросов:

а) безопасность судоходства и регулирования движения судов;

б) защиты новигационных средств и оборудования, а также других сооружений или установок;

в) защиты кораблей и трубопроводов;

г) сохранения живых ресурсов моря;

д) предотвращения нарушения рыболовных законов и правил прибрежного государства;

е) сохранение окружающей Среды прибрежного государства и предотвращения, сокращения и сохранения под контролем ее загрезнения;

ж) морских научных исследований и гидрографических съемок;

з) предотвращения нарушения таможенных, фискальных, иммиграционных или санитарных законов и правил прибрежного государства.

Для этих законов существуют некоторые оговорки.

Специально подчеркивается, что такие законы и правила не относятся к проектированию, конструкции или оборудованию иностранных судов, а также к комплектованию экипажа, если только они не вводят в действие общепринятые международные нормы и стандарты.

Кроме того, иностранные суда при проходе должны соблюдать все законы и правила и все общепринятые международные правила, касающиеся предотвращения столкновения в море. Особо указывается на возможность установления прибрежным государством морских коридоров и схем разделения движения в территориальных водах.

Все эти положения относятся в равной мере ко всем судам, в том числе и военным кораблям.

Если какой либо корабль не соблюдает законов и правил прибрежного государства, касающиеся прохода через территориальное море, и игнорирует любое обращенное к нему требование об их соблюдении, прибрежное государство может потребовать от него немедленно покинуть территориальное море.

Закрепленная в Конвенции регламентация мирного прохода военных кораблей через территориальные воды прибрежных государств учитывает исторический опыт, объективные потребности государств в развитии международного судоходства и международной торговли, обоснованные экономические интересы и интересы безопасности прибрежных государств. Конвенция не дает оснований прибрежному государства препятствовать мирному проходу иностранных военных кораблей, если они полностью выполняют все положения Конвенции касающиеся мирного прохода. Конвенция недвусмысленно признает за военными кораблями право мирного прохода через территориальные воды иностранных государств, также как признается это право за невоенными судами.

Следует также, отметить, что в соответствии с Конвенцией суда всех государств пользуются правом мирного прохода через архипелажные воды в соответствии с правилами, предусматривающими мирный проход через территориальные воды.

Особый интерес с точки зрения возможного ограничения военного мореплавания вызывает международно-правовой режим экономических зон. Существует ряд аспектов, касающихся нахождения военных кораблей в экономической зоне.

Экономическая зона представляет собой морской район шириной не более 200 миль, отсчитываемых от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря, находящийся за пределами территориального моря и прилегающий к нему, попадающий под особый режим, согласно которому права и юрисдикция прибрежного государства и права и свободы других государств регулируются соответствующими положениями Конвенции 1982 года.

Правовой статус экономической зоной можно определить следующим образом: "Находящиеся за пределами территориального моря и прилегающий к нему морской район, называемый исключительной экономической зоной, является открытым морем в отношении осуществления в нем свобод открытого моря и других законных видов использования моря, как это установлено Конвенцией 1982 года. Однако он не считается открытым морем в отношении осуществлении в нем суверенных прав и юрисдикции прибрежного государства.

Прибрежное государство в своей исключительной экономической зоне имеет:

а) суверенные права в целях развития, разработки и сохранения природных ресурсов как живых так и неживых находящихся на дне, в его недрах и покрывающих водах, а также в целях управления этими ресурсами;

б) юрисдикцию, предусмотренную в соответствующих положениях Конвенции в отношении: создание и использование искусственных островов, установок и сооружений, морских научных исследований, защиты и сохранения морской Среды, а также другие права, предусмотренные в Конвенции".

Конвенция 1982 года не содержит норм, запрещающих или ограничивающих военное мореплавание или выполнение военными кораблями и самолетами задач боевой подготовки. Более того - статьи 88 - 115 Конвенции, относящиеся к открытому морю, распространяются и на экономическую зону. А это значит, что экономическая зона резервируется для мирных целей и в ней каждое государство пользуется свободой судоходства, прокладки подводных кабелей и трубопроводов и другими правомерными с точки зрения международного права видами использования моря.

Вместе с тем корабли должны воздерживаться от любых действий, нарушающих правовой режим экономической зоны, установленной прибрежным государством в соответствии с положениями Конвенции 1982 года. В частности, не приходится сомневаться в том, что объявление районов в иностранной экономической зоне, временно опасных для плавания, в следствии проведения на них учений и стрельб будут неправомерными, так как нарушаются права прибрежного государства на осуществление экономической деятельности в своей зоне.

Также неправомерными будут и действия связанные с практическим решением боевых задач, поскольку их выполнение не возможно без нанесения ущерба живым ресурсам или создания помех экономической деятельности прибрежного государства.

Что же касается других вопросов военного мореплавания, то Конвенция 1982 года не дает прибрежным государствам права произвольно ограничивать свободу военного мореплавания, сближать режим экономической зоны с режимом территориальных вод. Военные корабли в иностранной экономической зоне вправе осуществлять военно-морское присутствие и повседневную деятельность в полном соответствии с Уставом ООН, другими действующими международными договорами и соглашениями.

Таким образом, морское право прохода распространяется только на территориальное море прибрежного государства, и любые попытки этого государства к распространению правил прохода на свободную экономическую зону незаконны и не имеют под собой никаких юридических оснований.

# Заключение

Завершая написание данной темы, я хочу отметить следующее: морское законодательство, касающееся мирного прохода военных кораблей в территориальном море хорошо развито и затрагивает практически все аспекты пребывания иностранных военных кораблей в территориальном море. Это сводит до минимума возникновения различных конфликтов между прибрежным государством и государством, к флоту которого относится какой-либо корабль, при соблюдении обеими сторонами правил, предусмотренных Конвецией 1982 года и законами и правилами установленными прибрежным государством.

# Литература:

1. Анцелевич Г.А., Высоцкий А.Ф. "Современное международное морское право" К,1995
2. Гришков Г.С. "Военное мореплавание и стратегическое равновесие".
3. Иващенко Л.А. "Основы международного морского права".М.1997г
4. Лазарев М.И. Теоретические вопросы современного морского права. М.,1995
5. Молодцов С.В. Международное морское право. М.,1993

1. Анцелевич Г.А., Высоцкий А.Ф. "Современное международное морское право".:К-ДЕЛО, 1995 [↑](#footnote-ref-1)
2. Иващенко Л.А. "Основы международного морского права".М.1997г [↑](#footnote-ref-2)
3. Гришков Г.С. "Военное мореплавание и стратегическое равновесие". [↑](#footnote-ref-3)