TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

ТАРТУСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

А.Т. У у с т а л ь

МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЙ РЕЖИМ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ И ВНУТРЕННИХ МОРСКИХ ВОД

Д и с с е р т а ц и я
на соискание ученой степени доктора
юридических наук

Тарту 1960

О Г Л А В Л Е Н И Е

	Стр.
Введение	I
I часть. Территориальные воды	9
§ I. Понятие территориальных вод	9
§ 2. Возникновение и историческое развитие правового режима морей	I8
I. Правовой режим морей в рабовладельческом обществе	I8
2. Период феодализма	24
а) Практика государств	24
б) Доктрина	43
3. Период капитализма	52
§ 3. Характер власти прибрежных государств в территориальных водах	63
I. Теории, отрицающие суверенитет государств в территориальных водах	66
а) Теории полицейских прав или комплекса прав	66
б) Теории некоторых суверенных прав	73
г) Теории сервитутов	76
2. Признание суверенитета прибрежного государства над территориальными водами является единственным правильным принципом	79
3. Советская власть в территориальных водах	85
§ 4. Вытекающие из суверенитета основные права прибрежных государств в территориальных водах	I03
I. Проход судов через территориальные воды	I06
а) Торговые суда	I06
б) Военные корабли	I25
2. Защита общей безопасности прибрежного государства	I37
3. Осуществление таможенного контроля	I53
4. Обеспечение безопасности судоходства в территориальных водах	I66
5. Санитарная охрана границ	I74

TARTU ÜLIKOOL · UNIVERSITAS TARTUENSIS · 1632

Стр.

6. Рыболовство и эксплуатация естественных ресурсов в территориальных водах 175

7. Эксплуатация богатства морских недр в территориальных водах 198

8. Спасание и оказание помощи на море 201

9. Каботажное судоходство 206

§ 5. Права прибрежных государств на Каспийском море..... 212

§ 6. Юрисдикция прибрежного государства над территориальными водами 216

I. Уголовная юрисдикция 217

2. Гражданская юрисдикция прибрежного государства... 244

§ 7. Преследование судна за пределами территориальных вод 249

§ 8. Ширина территориальных вод 257

§ 9. Исходная линия территориальных вод 285

I. Исходная линия территориальных вод в заливах 298

а. Советские арктические заливы и моря типа заливов 310

2. Исходная линия территориальных вод островов 310

3. Исходная линия территориальных вод архипелага ... 313

4. Пространство, постоянно покрытое льдом 315

II часть. Внутренние морские воды 317

§ I. Понятие и состав внутренних морских вод 317

§ 2. Заход иностранных торговых судов во внутренние морские воды 331

§ 3. Заход торговых судов иностранных государств в порты Советского Союза 345

§ 4. Заход иностранных военных кораблей во внутренние морские воды 358

§ 5. Заход иностранных военных кораблей во внутренние морские воды Советского Союза 373

§ 6. Юрисдикция прибрежного государства над пребывающими в его портах иностранными частновладельческими судами 376

а) Общие принципы 376

б) Гражданская юрисдикция прибрежного государства над иностранными частновладельческими судами..... 378

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

Стр.

I. Практика Великобритании 381

2. Практика Франции 386

3. Практика Соединенных Штатов Америки 388

4. Практика остальных буржуазных государств 393

5. Подчинение исков, вытекающих из столкновения судов, суду прибрежного государства 394

6. Вопрос о гражданской юрисдикции консулов над частновладельческими судами родины 400

7. Гражданская юрисдикция Советского Союза над пребывающими в его портах иностранными частновладельческими судами 403

в. Уголовная юрисдикция прибрежного государства в отношении находящихся в его портах иностранных торговых судов 408

I. Практика Великобритании 418

2. Практика Франции 422

3. Практика Соединенных Штатов Америки 427

4. Практика остальных буржуазных государств 428

5. Уголовная юрисдикция Советского Союза в отношении пребывающих в его портах иностранных частновладельческих судов 430

§ 7. Правовой режим государственных судов в иностранных портах 435

а) Военные корабли 435

б) Убежище на военных кораблях 451

В. Правовой режим государственных торговых судов в иностранных портах 454

I. Историческое развитие правового режима государственных торговых судов в практике государств 454

2. Торговые суда Советского Союза, как социалистической собственности 484

3. Иммунитет советских торговых судов в иностранных портах 500

Библиография I - XXIII

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

ВВЕДЕНИЕ

Советский Союз является величайшей морской державой. Его берега омываются водами трех океанов и 12 морей. Из общего протяжения его границ более 47000 километров, то есть, более $^2/_3$ образуют морские границы. Уже из этого можно заключить, какое важное значение имеет море в экономике нашего государства.

Значение морского транспорта в нашем народном хозяйстве возрастает из года в год одновременно с увеличением тоннажа торгового флота. В плане четвертой пятилетки было предусмотрено увеличение общего тоннажа морского флота на 600 тысяч тонн. В результате успешного выполнения плана этой пятилетки общий объем грузооборота в морском транспорте возрос более чем в 2 раза.

В директивах XX съезда КПСС по шестому пятилетнему плану на 1956-1960 гг. было предусмотрено увеличение грузооборота в морском транспорте примерно в 2,1 раза, дальнейшее развитие перевозок грузов в Дальневосточном, Азово-Черноморском, Северном и других бассейнах и повышение удельного веса отечественного тоннажа в экспортно-импортных перевозках.[1] Из итогов выполнения государственного плана развития народного хозяйства СССР в 1959 году следует, что грузооборот морского транспорта возрос по сравнению с 1958 годом на 8%.

В утвержденных на XXI внеочередном съезде КПСС контрольных цифрах развития народного хозяйства СССР на 1959-1965 годы предусмотрено увеличить за семилетие грузооборот морского транспорта примерно в 2 раза, при этом значительно повысить участие отечественного флота в перевозках экспортно-импортных грузов.

---

1 Резолюция XX съезда Коммунистической Партии Советского Союза, Москва, 1956, стр. 70.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

В семилетнем плане предусмотрено увеличение общего тоннажа морского флота примерно в 2 раза.[I]

В наших прибрежных морях ежегодно вылавливаются сотни тысяч тонн ценной рыбы, а также морских животных, дающих полезное сырье для нашей промышленности.

Прибрежные моря имеют весьма существенное значение и для обеспечения обороны нашей родины. Империалистические великие державы неоднократно пользовались морем для развязывания агрессивной войны против Советского Союза. В период гражданской войны вооруженные силы империалистических государств высадились в Архангельске, на побережье Черного моря и на Дальнем Востоке, развивая агрессию против Советского государства.

Во время Второй мировой войны фашистская Германия также использовала морские пути для агрессии против Советского Союза. Ведя пиратскую морскую войну, фашистская Германия стремилась ослабить Советское государство и принудить его покориться. Однако планы фашистских оккупантов провалились. Фашистская Германия вынуждена была безоговорочно капитулировать.

В результате Великой Отечественной войны Советское государство укрепило свои морские границы. На Балтийском море к Советскому Союзу была присоединена Калининградская область, благодаря чему Советский Союз получил новый морской порт Калининград (б. Кенигсберг). На севере была воссоединена с советской территорией Печенга. На дальнем Востоке были воссоединены с Советским Союзом аннексированные японцами южный Сахалин и Курильские острова.

Морские границы Советского Союза в настоящее время более

I Материалы внеочередного XXI съезда КПСС, Москва, 1959, стр. 209.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

обеспечены, чем когда-либо ранее.

Но и теперь, когда западные империалисты подготовляют агрессивную войну против Советского Союза, защита морских границ продолжает иметь весьма существенное значение.

Все это показывает, какую значительную роль играет море в жизни Советского Союза, а также других государств, расположенных на берегах морей.

В связи с этим вопрос о правовом режиме морей приобретает весьма важное практическое значение. Несмотря на то, что Советский Союз является величайшей морской державой и Советский флот осуществляет обширное международное судоходство, посещая иностранные порты, вопросы международного морского права не нашли еще подробной монографической трактовки в советской литературе, хотя потребность в такой трактовке в практике велика.[I]

Настоящая работа ставит своей задачей в известной мере устранить этот недостаток. В работе рассматриваются правовые вопросы, имеющие важное значение в международном судоходстве, а именно вопросы о правовом режиме территориальных и внутренних морских вод.

По инициативе Лиги Наций вопрос о выработке конвенции о правовом режиме территориальных вод был включен в повестку дня состоявшейся в 1930 году в Гааге конференции по кодификации международного права. Но в связи с желанием империалистических госу -

---

I Вопросы международного морского права трактуют следующие работы: А.Д. К е й л и н, Советское морское право, Москва, 1954; А.Д. К е й л и н, В и н о г р а д о в, Морское право, Москва, 1939; А.Н. Н и к о л а е в, Проблема территориальных вод в международном праве, Москва, 1954, - но во всех этих работах не находят подробной трактовки вопросы международно-правового режима территориальных вод. На русский язык переведена книга Хиггинса и Коломбоса, Международное морское право, Москва, 1953. Названная работа рассматривает эти вопросы весьма кратко и отчасти уже устарела.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

дарств навязать другим государствам 3-мильную ширину территориальных вод, не соответствующую ни их экономическим интересам, ни интересам их безопасности, конвенцию не удалось выработать.

На Гаагской конференции 1930 года был выработан проект из 13 статей, включенный в заключительный акт конференции в виде приложения к резолюции о территориальном море. К заключительному акту был приложен еще составленный подкомитетом проект из восьми ненумерованных статей, касающихся установления исходной линии территориальных вод у побережья, в заливах, в портах, у островов и групп островов, а также предложения некоторых отдельных государств об определении исходной линии территориальных вод в заливах. В указанных документах остался неразрешенным один из основных вопросов правового режима территориальных вод - вопрос о ширине этих вод. Заключительный акт характеризует эти документы, как ценный материал для последующего исследования этого вопроса. Однако они не имели обязательной силы в отношении государств, ввиду чего можно сказать, что работа Гаагской конференции 1930 года в части выработки конвенции по правовому режиму территориальных вод потерпела неудачу.

Хотя конференция рекомендовала Лиге Наций созвать новую международную конференцию для заключения конвенции о правовом режиме территориальных вод или соглашения по вопросам, указанным в Приложении, Лига Наций и с этой задачей не справилась.

После Второй мировой войны, в связи с практической необходимостью в международно-правовом регулировании режима территориальных вод, указанный вопрос был поднят Организацией Объединенных Наций.

Генеральная Ассамблея ООН своей резолюцией от 6 декабря

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

1949 г. рекомендует Комиссии международного права включить вопрос "о режиме территориальных вод в перечень вопросов, требующих срочного рассмотрения".

В соответствии с резолюцией Генеральной Ассамблеи рассмотрение вопроса о правовом режиме территориальных вод происходило на 4, 5, 6, 7 и 8 сессиях Комиссии международного права в 1952 - 1956 годах. На своей 8 сессии в 1956 году Комиссия приняла "Проект статей о море" (73 статьи)[1], в состав которых входят и статьи по режиму территориальных вод (ст.1-25).

24 февраля 1958 г. в Женеве открылась международная морская конференция для выработки конвенции по вопросам, рассмотренным Комиссией международного права. В работе конференции участвовал и Советский Союз.[2]

В результате длительной работы на конференции была выработана конвенция о территориальных водах в прилежащих зонах (32 статьи)[3].

В конвенции предусмотрено, что она остается открытой до 31

---

1 С. С е р б о в, Восьмая сессия Комиссии Международного права, "Советское государство и право", 1956, № 10, стр. 121-123. Report of the International Law Commission covering the Work of its Eighth Session 23 april - 4 july 1956. Dok.A/CN. 4/104.

2 См. С. В. М о л о д ц о в, Кодификация и дальнейшее развитие международного права (К итогам Женевской дипломатической конференции по морскому праву), "Советский Ежегодник международного права 1958", Москва, 1959, стр. 327-335). А.Н. Н и к о л а е в, Женевская конференция по морскому праву, "Советское государство и право", 1958, № 9, стр. 51-60.

3 United Nations, Conference on the Law of the sea, vol.III, First Committee (Territorial Sea and Contiguous Zone), Geneva, 1958, стр. 262.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

октября 1958 г. для подписания всеми членами ООН или ее специализованных организаций, а также государствами, которые Генеральная Ассамблея пригласила участвовать в конвенции.

Конвенция вступает в силу на тридцатый день после депонирования Генеральному секретарю ООН двадцать второй грамоты ратификации или присоединения.

Выработка конвенции, несомненно является важным шагом для унификации режима территориальных вод. Ее заключение показало, что и в современных условиях государства с различным экономическим укладом могут договариваться в важных вопросах международного права.

Участие делегации Советского Союза и других стран социалистического лагеря в работе конференции имело положительное значение. Оно сделало великим империалистическим державам невозможным навязание другим государствам предложений, выражающих интересы их агрессивной политики и содействовало защите суверенных прав прибрежных государств.

Значение конференции уменьшало то обстоятельство, что на нее не было приглашено великое морское государство - КНР, а также ГДР, МНР, КНДР и ВДР.

Однако при выработке конвенции представители государств не сумели договориться по одному из основных вопросов режима территориальных вод, а именно по вопросу о ширине этих вод. На конференции единогласно была принята резолюция, выражающая просьбу Генеральной Ассамблее ООН изучать на своей XIII сессии целесообразность созыва новой международной конференции для дальнейшего рассмотрения вопросов, которые остались нерешенными на Женевской конференции.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

17 марта 1960 г. в Женеве открылась новая морская конференция, целью которой является решение вопроса о ширине территориальных вод.

В практике государств в настоящее время правовой режим территориальных вод регулируется, главным образом, внутригосударственным законодательством и судебной практикой. Такое положение затрудняет определение правового режима этих вод и делает еще более необходимым монографическое исследование этих вопросов.

В практике государств после Второй мировой войны возрос интерес к вопросам правового режима территориальных вод. С одной стороны, этот вопрос был вызван агрессивной политикой империалистических государств, направленной своим острием против Советского Союза и стран народной демократии и обусловившей в странах народной демократии в целях защиты их экономических интересов и интересов безопасности введение в действие новых правил по правовому режиму территориальных вод. Новые законы были изданы в Албании и Болгарии в 1952 году, в Румынии и Польше в 1956 году и в КНР в 1958 г. С другой стороны, в связи с обострением противоречий между капиталистическими странами во многих капиталистических государствах после Второй мировой войны были введены в действие законы, непосредственно или косвенно регулирующие правовой режим территориальных вод, как например в Сальвадоре в 1950 году, в Египте в 1951 году, в Исландии в 1952 и 1958 годах; в Соединенных Штатах Америки и в странах Латинской Америки с 1945 года законы о континентальном шельфе и др. Новые правила о заходе иностранных военных кораблей в территориальные воды были изданы в Югославии в 1950 году, в Норвегии, Швеции и Дании в 1951 году.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

В связи с таким возрастанием интереса к правовому режиму территориальных вод, этот вопрос в настоящее время стал одной из важнейших проблем международного права. Об этом свидетельствует и то обстоятельство, что после Второй мировой войны вопросы правового режима территориальных вод уже два раза разбирались в Международном суде, а именно по англо-албанскому спору в связи с нарушением суверенитета Албании в территориальных водах (1948-1949) и по англо-норвежскому спору относительно отграничения территриальных вод (1951).

Империалистические великие державы стараются использовать положение, когда многие вопросы правового режима территориальных вод не нашли еще единого разрешения ни в доктрине, ни в практике и во внутреннем законодательстве, в целях своей агрессивной политики, для вмешательства во внутренние дела других государств.

Об этом говорят частые нарушения правового режима территориальных вод других государств со стороны американских и английских военных кораблей в последние годы. В связи с этим в практике империалистических великих держав проявляется тенденция к навязыванию другим государствам такого режима территориальных вод, который способствовал бы проведению их агрессивной политики.

Напротив, Советский Союз в своей практике ставит себе целью решать вопросы международно-правового режима территориальных вод в согласии с потребностями развития добрососедского сотрудничества между государствами. Сотрудничество на началах взаимного уважения суверенитета и невмешательства во внутренние дела других государств является одним из основных принципов внешней политики Советского государства.

Состоявшийся в январе-феврале 1959 г. XXI внеочередной съезд

TARTU ÜLIKOOL UNIVERSITAS TARTUENSIS 1632

КПСС демонстрировал еще раз желание Советского Союза расширить добрососедские отношения со всеми странами мира. В принятой на XXI съезде КПСС резолюции указывается, что во внешнеполитической области главной задачей партии является "последовательное проведение внешней политики, направленной на сохранение и упрочение мира и безопасности народов на основе ленинского принципа мирного сосуществования стран с различными социальными системами; осуществление курса на прекращение "холодной войны" и смягчение международной напряженности; всемерное укрепление мирной социалистической системы и содружество братских народов".[I]

Это в полной мере относится и к международно-правовому регулированию режима территориальных вод.

Советский Союз прилагает все усилия в борьбе за установление такого международно-правового режима территориальных вод, который содействовал бы дружескому, добрососедскому сотрудничеству между всеми государствами, независимо от их общественного строя, имея своей целью благополучие всех народов.

I часть. ТЕРРИТОРИАЛЬНЫЕ ВОДЫ

§ I. ПОНЯТИЕ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ ВОД.

Морские берега прибрежных государств окаймлены поясом моря, входящим в состав территории прибрежного государства. Эти воды, называемые территориальными водами, имеют для прибрежных государств и их населения важное значение. В прибрежных водах жители занимаются рыболовством и эксплуатацией естественных ресурсов дна и недр моря, имеющих большое значение для экономики всех морских государств. С развитием техники в последнее время из года в год расши-

---

I Материалы внеочередного XXI съезда КПСС, стр.I44.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

ряется эксплуатация разных естественных ресурсов недр прибрежных морей.

В практике государств и в доктрине господствуют большие разногласия в отношении термина и определения понятия территориальных вод. В советской юридической литературе для обозначения территориальных вод имеется ряд терминов: "территориальные воды", "территориальное море", "береговые воды".[I]

Внутреннее законодательство и договорная практика Советского Союза также пользуются для обозначения территориальных вод различными терминами, как "территориальные воды", "береговое море", "пограничная морская полоса", "прибрежные воды" и др.[2]

Если ознакомиться с трудами буржуазных авторов, то увидим, что здесь в соответствующей терминологии господствует большое разногласие.

I Международное право, I947,стр.253; Международное право,I95I, стр.300,30I;Международное право,I957,стр.207;А.М. Л а д ы м е н с к и й, Юридическая природа территориального верховенства, "Вестник Московского университета," I948г.,№ IO,стр.44 и сл.; Ф.И. К о ж е в н и к о в, Творческая роль СССР в разрешении территориальных вопросов, "Ученые Записки АОН",вып.III,I949 г., стр.60; Ф.И. К о ж е в н и к о в, Русское государство и международное право, Москва,I947,стр.I50; Ф.И. К о ж е в н и к о в, Советское государство и международное право, Москва,I948,стр.2I3, 2I4; Г.В. Ч е р е п а х и н, Борьба "двух лагерей" в вопросе о международно-правовом режиме территориального моря,автореферат кандидатской диссертации, Свердловск,I950,стр.4; А.Н. Н и к о л а е в, цит.соч.,стр.I4; А.Л. К е й л и н, Советское морское право,стр.6I; Л.А. И в а н е щ е н к о, Международно-правовой режим прибрежных морских вод, автореферат кандидатской диссертации, Москва,I952,стр.4 и сл.; А.Т. У у с т а л ь, Международно-правовой режим территориальных вод, Тарту,I958 г.

2 См.напр. "Положение об охране государственных границ Союза ССР", СЗ СССР,I927,отд.I,ст.625; "Инструкция для плавания судов в береговых водах в пределах зоны обстрела береговых батарей в мирное время", Приказ РВС СССР от 5 июля I924 г.;Торговый договор с Финляндией,I947 г. ст.7, "Внешняя политика Советского Союза", I947,стр.87.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

Иной раз буржуазные авторы, используя определенный термин, стремятся воздействовать на выработку правового режима означенной полосы моря в интересах империалистических великих держав, сужая в ней суверенные права прибрежного государства.

В англо-американской литературе используются термины: "territorial waters", "jurisdictional waters", "jurisdictional sea", "marginal sea", "maritime belt". В немецкой литературе употребляются термины: "Küstenmeer", "Territorialmeer", "Territorialgewässer".

Во французской литературе применяются термины: "mer territoriale", "mer cotiere", "mer littorale", "eaux territoriales", "mer juridictionelle"; в итальянской литературе: "mare territoriale", "mare littorale".

На конференции по кодификации международного права в Гааге в 1930 г. вместе с вопросом о кодификации норм правового режима территориальных вод обсуждался также вопрос об унификации терминологии. В выработанных на конференции статьях принят термин "территориальное море", предпочтенный термину "территориальные воды", рекомендованному подготовительной комиссией конференции. Термин "территориальное море" был принят под нажимом империалистических великих держав и в их интересах для ограничения суверенных прав прибрежных государств в названной части морского пространства. Однако, как статьи, выработанные на Гаагской конференции 1930 г., не в состоянии были унифицировать законодательство государств в вопросах правового режима территориальных вод, так и термин, употребляемый в статьях, не был в состоянии устранить разнообразие терминов в буржуазной литературе, существующее и в настоящее время.

На четвертой сессии Комиссии международного права ООН в 1952 г при обсуждении вопроса о правовом режиме территориальных вод, боль-

шинство членов (9 голосов против 5) также одобрило термин "территориальное море" по той же причине, как и на Гаагской конференции 1930 г. В выработанных Комиссией международного права комментариях к ст.I Проекта статей о море указывается, что Комиссия предпочитает термин "территориальное море" на том основании, что по ее мнению термин "территориальные воды" может привести к путанице, на основе того, что этот термин используется и для обозначения внутренних вод, а также внутренних вод вместе с территориальными водами.[I]

Вывод Комиссии не убедительный, на основе того, что и термин "территориальное море" многими авторами используется и для обозначения внутренних вод.[2]

На Женевской Морской конференции 1958 г. делегация Болгарии сделала предложение заменить в конвенции термин "территориальное море" термином "территориальные воды". Однако предложение Болгарии было отклонено редакционным комитетом на том же основании, как и в КМП.[3]

Однако отсутствие единства в терминологии может вызвать затруднения на практике при разрешении конкретных случаев, во избежание чего необходимо уточнить терминологию.

Следует предпочесть термин "территориальные воды", так как этот термин находится в полном согласии с суверенитетом государства в этой части моря, признает названное море уже терминологически принадлежащим к составу территории государства. Названный термин

I См. Report of the International Law Commission covering the work of its Eighth Session,p.37.

2 См.на стр.236 и сл.

3 United Nations,Conference on the Law of the sea, val.III,p.254.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

указывает на связь территориальных вод с внутренними водами, какова связь фактически существует, ибо территориальные воды граничат с внутренними водами и правовой режим обоих водных пространств имеет сходство. Наконец, термин "территориальные воды" глубже внедрился в практику.[I]

Термин "территориальное море" характеризует эти воды именно как ч а с т ь м о р я, связывая таким образом это пространство воды уже по терминологии с открытым морем и допуская неправильный вывод о принадлежности их к составу открытого моря. Эта позиция, однако, неприемлема с точки зрения безопасности государств и защиты их экономических интересов. Кроме того, термин "территориальное море" не указывает на связь названной полосы воды с внутренними водами и на сходство их правового режима.

Термины "береговое море", "береговые воды" стремятся подчеркнуть тот факт, что названное море расположено вблизи берега. Однако, как увидим ниже, территориальные воды могут начинаться также со скал, островов и шхер, находящихся вдали от берега. Поэтому подчеркивание слова "берег" также не обосновано. И в других случаях следует предпочитать слово "территориальный" слову "береговый" ибо слово "территориальный" определяет также правовую природу этой части моря, которую мы трактуем в качестве территориальных вод, именно то, что она составляет часть территории государства, в то время как термины "береговое море" или "береговые воды" не выражают существенную правовую природу этих вод.

Ширину территориальных вод определяется прибрежным государством. Они протекают вдоль берега и внешних границ внутренних вод: заливов, рек и портов.

I См. Н и к о л а е в, цит.соч., стр.26, 27, 201, 202.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

В практике государств они, как указано, входят в состав государственной территории прибрежного государства и подчиняются его суверенитету.

На основе этого мы можем дать следующее определение: Территориальные воды - полоса моря определенной ширины, протекающая вдоль берегов материка и островов и вдоль внешней границы внутренних вод, входящая в состав государственной территории прибрежного государства и подчиняющаяся его суверенитету.

Советский Союз в своей практике, а также и в законодательстве, твердо стоит на той позиции, что территориальные воды составляют часть территории государства и подчиняются его суверенитету, как вся остальная территория. Ограничить суверенитет в территориальных водах возможно лишь в интересах международного судоходства согласно общепризнанным нормам международного права и на основании заключенных государством равноправных договоров.

Это является отправной точкой, из которой исходят практика и внутреннее законодательство Советского Союза при определении понятия территориальных вод и их правовой природы.

Если мы рассмотрим правовую природу территориальных вод Советского Союза, то увидим, что она коренным образом отличается от правовой природы территориальных вод буржуазных государств.

Экономическую основу Советского Союза как социалистического государства составляют социалистическая система хозяйства и социалистическая собственность на орудия и средства производства. Соответственно статье 6-ой конституции СССР земля, ее недра, воды, леса, заводы, фабрики, шахты, рудники ... являются "государственной собственностью, то есть всенародным достоянием".

Конституция, говоря о "водах", понимает под этим все водоемы, находящиеся на территории государства, в том числе и территориальные воды. Из этого вытекает основное различие между правовой природой территориальных вод Советского Союза и таковой буржуазных государств. В буржуазных государствах территориальные воды рассматриваются как пространственный предел государственной власти, в Советском Союзе они составляют государственную социалистическую собственность - достояние всего народа. На эту позицию ни - сколько не влияет то обстоятельство, что вода в территориальных водах находится в беспрерывном движении. Она протекает в территориальные воды Советского Союза из территориальных вод буржуазных государств или из открытого моря и в силу морских течений проте - кает дальше. Здесь социалистическую собственность составляет не определенный водоем, а все количество воды, находящееся в территориальных водах в пределах границ Советского Союза. В гражданском обороте также фигурируют вещные права на предметы, изменяющиеся по своему составу, как, например, право на застраховение товара, находящегося в обороте. Социалистическая собственность Советского Союза на территориальные воды вытекает, как правильно отмечает проф. А.М. Ладыженский, из социалистической собственности на землю, от которой они не могут быть юридически отделены и на которые государство имеет те же права, как и на прилегающую к территориальным водам землю.[I]

Однако территориальные воды Советского Союза являются не только социалистической собственностью государства, но и пространственным пределом Советской власти, как вся советская территория, и сферой действия социалистической системы хозяйства.

I Л э д ы ж е н с к и й, цит. соч., стр.46.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

Из того, что территориальные воды Советского Союза являются социалистической собственностью государства, то есть всенародным достоянием, вытекает, что их богатства используются на благо всего народа - в целях неуклонного повышения материального благосостояния нашего народа в соответствии с основным экономическим законом социализма. Вместе с тем мы видим, как благодаря заботе правительства и партии из года в год увеличивается эксплуатация богатств наших территориальных вод. В Директивах XX съезда КПСС по шестому пятилетнему плану развития СССР на 1956-1960 гг. особенно подчеркивается необходимость дальнейшего увеличения улова рыбы и развития добычи нефти на морских нефтяных месторождениях.[I] В утвержденных на XXI съезде КПСС контрольных цифрах развития народного хозяйства СССР на 1959-1965 годы, предусмотрено увеличение производства рыбы на 60 процентов.[2]

Резюмируя вышеприведенное, возможно дать следующее определение советских территориальных вод: Территориальные воды Советского Союза - это полоса моря известной ширины, протекающая вдоль берега нашего материка и островов и вдоль внешней границы внутренних вод, составляющая часть советской территории, образующая государственную социалистическую собственность и подчиняющаяся суверенитету Советского Союза.

После Второй мировой войны в жизни ряда народов Центральной и Юго-Восточной Европы, а также Азии, произошли коренные изменения: эти страны свергли власть иностранных империалистов и их туземных приспешников и вступили в качестве народно-демократических

I См. Резолюции XX съезда Коммунистической Партии Советского Союза, стр. 38, 51, 90, 96, 97 и др.

2 См. Материалы внеочередного XXI съезда КПСС, стр. 22, 229, 232.

государств на путь строительства социализма. В странах народной демократии соответственно конституциям богатства недр земли, воды, леса и т.д. образуют государственную собственность, т.е. являются всенародным достоянием.

Так, статья 7-я конституции Болгарии гласит: "Все рудные и другие природные богатства, находящиеся в недрах земли, леса, воды ... являются государственной, то-есть всенародной собствен - ностью".[I]

Соответствующие законы народной демократии, регулирующие правовой режим территориальных вод, признают эти воды частью территории государства.

Болгарский указ о территориальных и внутренних водах от IO октября I95I г. в статье 5-ой гласит: "Внутренние и территориальные воды Народной Республики ... являются частью территории Республики и на них распространяются только ее законы".[2]

Таким образом, в странах народной демократии, имеющий морской берег, подобно Советскому Союзу, территориальные воды составляют территорию государства и вместе с тем государственную социалистическую собственность. Страны народной демократии, как госу-

---

I Конституция и основные законодательные акты Народной Республики Болгарии, Москва, I952, стр.26; см.ст.8 Конституции Польской Народной Республики; ст.7 Конституции Народной Республики Албании и др.

2 Конституция и основные законодательные акты Народной Республики Болгарии, стр.I49. См.также "Декрет об установлении и охране границ Народной Республики Албании" от 4 сентября I952 г., газета "Зюртаре" I952, № I7; "Декрет о режиме территориальных вод Румынской Народной Республики" от 2I января I956 г., "Buletinuel oficial " I956, № 3; "Декрет об охране государственных границ Польской Народной Республики", от 23 марта I956 г., "Dziennik Ustaw", I956, № I.

TARTU ÜLIKOOL · UNIVERSITAS TARTUENSIS · 1632

дарства социалистического типа, вместе с Советским Союзом стойко борются за укрепление принципа суверенитета и одновременно с этим за суверенитет государств в территориальных водах.

§ 2. ВОЗНИКНОВЕНИЕ И ИСТОРИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ ПРАВОВОГО РЕЖИМА МОРЕЙ.

I. Правовой режим морей в рабовладельческом обществе.

Приступая к рассмотрению исторического развития правового режима морей, укажем прежде всего, что развитие правового режима морей неразрывно связано с развитием судоходства и эксплуатации морских богатств. Правовой режим морей не мог развиваться в обстановке, когда мореплавание лишь зарождалось, когда была еще неизвестна заморская торговля, когда не происходило еще значительной эксплуатации морских богатств прибрежных морей и вместе с тем у господствующего класса еще не было столь важных экономических интересов в отношении прибрежных морей, чтобы ограждать их правовыми нормами. Вместе с эксплуатацией богатств прибрежных морей устанавливаются правовые нормы, обеспечивающие право собственности на прибрежные моря за владельцем берега и вместе с тем исключительное право эксплуатации морских богатств, устраняющее возможность эксплуатации этих богатств соотечественниками, не являющимися владельцами берега, и иностранцами, или же дозволяющее это за известную плату. Установление права собственности владельца берега на прибрежное море, как ниже будет рассмотрено подробнее, мы встречаем повсюду, за исключением Скандинавских государств, где социально-экономическое развитие шло особым путем.

Вторым основанием возникновения правового режима территориальных вод было осуществление внешней функции государства Государст-

TARTU ÜLIKOOL · UNIVERSITAS TARTUENSIS · 1632

ва в интересах своей безопасности стремились запрещать судоходство иностранным государствам в известных частях моря или подчинять плавание их судов различным ограничениям. С подобными договорами мы встречаемся еще до нашей эры в Греции и Риме. Эти договоры отмежевывали власть государств иной раз на весьма обширных частях моря и являлись таким образом первыми попытками урегулирования режима открытого моря международными договорами. Эти договоры были первыми нормами международного права, регулировавшими права государств на морях, и вместе с тем они оказывали влияние на дальнейшее формирование международно-правового режима территориальных вод.

Из договоров, заключенных в древности между государствами для урегулирования правового режима морей и пользования ими, можно назвать прежде всего договор, заключенный между Римом и Карфагеном в 406 году до нашей эры.[I] Договор относится к эпохе, когда Рим и Карфаген соперничали между собой из-за гегемонии на Средиземном море и, как следует из договора, стремились в интересах безопасности и экономических выгод обеих сторон запретить в известных частях моря судоходство другой договаривающейся стороне и этим определить в известной мере границы владычества Рима и Карфагена на Средиземном море. В договоре судам Рима и его союзников запрещалось следовать дальше мыса, расположенного на севере Карфагенского залива, за исключением случаев, когда суда искали защиты вследствие плохой погоды или преследовали врага. Однако даже в этих случаях суда не имели права продавать, покупать или приобретать что-либо для снабжения судов, за исключением предметов,

---

I По некоторым источникам - в 508 году до нашей эры. См. K. V o i g t, Die Rechtsnatur der Küstengewässer in ihrer historischen Entwicklung, 1917, стр.2.

TARTU ÜLIKOOL · UNIVERSITAS TARTUENSIS · 1632

необходимых для питания, починке корабля и жертвоприношений, и обязаны были удалиться не позднее как через пять дней.[1]

Немецкий автор Мелле приводит две договора, заключенные между Римом и Карфагеном в 509 и в 348 гг. до нашей эры и якобы регулировавшие господство Рима и Карфагена на Средиземном море. Этими договорами будто бы закрывались римлянам для торговли и мореплавания Карфагенский залив и даже вся южная прибрежная морская полоса, тогда как карфагенянам для тех же целей был закрыт весь залив Лациума. К пунийским частям Ливии и Сардинии на основании договора 348 года римляне могли приближаться лишь для того, чтобы запасаться провиантом или ремонтировать корабли, между тем как на основании договора 509 года римляне могли заключать там торговые сделки в присутствии карфагенского чиновника, причем Карфаген даже брал на себя гарантию уплаты.[2]

В названных договорах можно усмотреть зачатки современного правового режима морей. В соответствии с общепризнанными нормами международного права, в настоящее время иностранным судам запрещено пользование внутренними морскими водами, за исключением случаев, обусловленных погодой, аварией, или случаев, когда судно доставляет товар в порт, находящийся во внутренних морских водах, или если судно получило разрешение для въезда и остановки во внутренних морских водах от соответствующих властей прибрежного государства. Мы видим, что нормы, закрывающие иностранным судам из -

---

[1] С. Д е с т у н и с, Изложение понятия разных народов о власти над морем, "Журнал Министерства Просвещения", 1846, ч. 50, стр. 85; B u s t a m a n t e, Das Territorialmeer, Berlin, 1930, стр. 25; S t i e r-S o m l o, Die Freiheit des Meeres und das Völkerrecht, 1917, стр. 34; S t r u p p, Urkunden zur Geschichte des Völkerrechts, Bd. 1, 1911, стр. 2. N a t k o K o t i č i c, More i vlast obalne države, Zagreb, 1953, стр. 26.

[2] М е л л е, Торговые трактаты, СПБ., 1905, стр. 2, сноска 1.

TARTU ÜLIKOOL · UNIVERSITAS TARTUENSIS · 1632

вестные моря для мореплавания и торговли, действовали уже в VI веке до нашей эры.

Из договоров, относящихся к этому периоду, мы можем назвать еще договор о перемирии между Афинами и Спартой в 423 году до нашей эры, которым Эгейское море было закрыто для плавания военным судам.[1] Названный договор напоминает нейтрализацию известных частей моря и запрещение пользоваться ими военным кораблям.

Таковы ранние договорные памятники рабовладельческого общества, регулирующие правовой режим морей. Как видно, в них не различаются еще отдельные части моря, подчиняющиеся особому правовому режиму, как в настоящее время открытое море, территориальные и внутренние морские воды, а речь идет лишь о море вообще. На основании этих договоров мы можем прийти к заключению, что в тот период рабовладельческого общества в общем признавался принцип свободы морей, что означало право пользоваться морем для судоходства, торговли, а также для рыболовства и эксплуатации морских богатств.

Но по сравнению с современным принципом свободы морей, этот принцип имел в рабовладельческом обществе существенные различия. В рабовладельческом обществе этот принцип главным образом означал то, что море никому не принадлежит как собственность. Это различие особенно ярко проявляется в дальнейшем развитии рабовладельческого общества, где уже в известных случаях признавался подчинение морей власти правителя берега. Это полностью относится и к приведенному в дигестах и институциях правовому положению морей.

В римском праве, в дигестах и институциях, можно найти немало норм, говорящих о правовом режиме моря, морского берега, рек и берегов рек. Согласно нормам дигест и институций, море и морские берега на основании естественного права были res communis omnium и не могли никому принадлежать как собственность.

Так, институции гласили: "Et quidem naturali iure communia sunt omnium haec: aer et aqua profluens et mare et per hoc litora maris... Nemo igitur ad litus maris accedere prohibetur; dum tamen a villis, et monumentis, et aedificiis abstineat, quia non sunt iuris gentium, sicut et mare".[2]

---

1 Древняя Греция, Москва, 1956, стр.303.

2 Inst.2, I,I. См.также В.Э.Грабарь, Римское право в истории международно-правовых учений, Юрьев, 1901, стр.219.

В институциях сказано также: "Flumina autem omnia et portus publica sunt; ideoque ius piscandi omnibus commune est in portubus fluminibusque".[1] В другом месте в институциях говорится: "Litorum quoque usus publicus est et iuris gentium, sicut et ipsius maris... Proprietas autem eorum potest intellegi nullius esse".[2]

Подобно институциям и в дигестах утверждается относительно моря: " Et quidem naturali iure omnium communia sunt illa: aer, aqua profluens, et mare, et per hoc litora maris".[3] Дигесты также признают свободу пользования морем и морскими берегами. В них сказано: "Nemo igitur ad litus maris accedere prohibetur piscandi causa".[4] Дигесты разрешают также рыбакам сушить сети на берегу моря [5] и строить необходимые для рыболовства домики.[6]

Таковы были основные принципы, признанные римским правом относительно правового режима морей. На их основании можно утверждать, что в древнем Риме в соответствии с внутренним законодательством признавалась свобода пользования морями. Фенн, исследовавший вопрос о правовом режиме морей на основании римского права, обосновывает признанное в Риме право свободы рыболовства тем, что очень многие граждане находили в нем средства к существованию.[7] Следует сказать, что не это служило обоснованием свободы рыболовства, признанного в Риме. Из практики известно, что во многих государствах, как, например, в Швеции и Норвегии, где рыбная ловля является источником существования для многих граждан, свобода рыболовства не признается.

---

1 Inst. 2, 1, 2.
2 Inst. 2, I, 5.
3 Dig. I, 8, 2, I.
4 Dig. I, 8, 4, pr.
5 Ibidem
6 Dig. I, 8, 5, I.
7 См. F e n n, Justinian and the Freedom of the Sea, "AJIL"., vol.I9, стр.7I6; F e n n, The Origin of the Right of Fishery in Territorial Waters, Cambridge, I926, стр. 5.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

Рим, подчинивший своему господству прибрежные страны Средиземного моря, не имел в прибрежных морях опасных соперников по рыболовству и эксплуатации морских богатств, ввиду чего принцип свободы морей мог быть им признан.

Древний Рим, признавая принцип свободы морей, в то же время в известных вопросах признавал уже и свою юрисдикцию над морями. В римском праве существовал принцип, по которому пираты в случае их захвата подвергались наказанию со стороны римских властей. Пираты рассматривались в Риме, как " hostes humani generis ", в отношении которых не действовали нормы права войны, признаваемого в то время Римом.[1]

Римские юристы утверждают также, что при Юстиниане существовал общепризнанный обычай, согласно которому для защиты запасов рыбы было запрещено рыболовство в известных частях моря.[2]

В Риме развилась также практика, согласно которой государство предоставляло право рыболовства в известных частях моря различным обществам, а также храмам.[3]

Из вышесказанного явствует, что в рабовладельческом обществе еще не выработалось различия между понятиями открытого, территориального и внутреннего моря. Равным образом в Риме не существовало еще особого режима для портов, вследствие чего они подчинялись общему режиму морей.[4] При этом, однако, во внутреннем законодательстве был известен принцип господства государства над по -

---

1 На основании римского права к тому же заключению приходит и Гуго Гроций в своем сочинении "De jure belli ac pacis" см. кн. III сар. 3, § 2.

2 См. F e n n, Origin of the Theory of Territorial Waters, "AJIL", 1926, v. 30, стр. 469.

3 См. F e n n, The Origin of the Right of Fishery in Territorial Waters, стр. 5.

4 A. O s s i g, Römisches Wasserrecht, Leipzig, 1898, стр. 6

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

бережьем, принцип, прямо выраженный в дигестах, где сказано: " Litora, in quae populus Romanus imperium habet, populi Romani esse arbitor..." I

2. ПЕРИОД ФЕОДАЛИЗМА.

а) Практика государств.

Период феодализма вместе с развитием производительных сил обусловил оживление мореплавания и расширение эксплуатации морских богатств.

Рыболовство не ограничивалось уже прибрежными морями, а развитие мореплавания дало возможность ловить рыбу также в открытом море и в прибрежных морях других государств. Осуществление рыбной ловли иностранцами в прибрежных морях угрожало экономическим интересам господствующего класса прибрежного государства, так как оно уменьшало возможную добычу и грозило даже полным истощением рыбных запасов. Для защиты своих экономических интересов в X - XII веках государства начинают отделять прибрежную полосу моря от открытого моря, запрещая иностранцам рыболовство в этой морской полосе.

В связи с интересами безопасности в практике государств выработался обычай, согласно которому суда, проходившие мимо берега на известном расстоянии, подчинялись юрисдикции прибрежного государства, а также обложению со стороны некоторых прибрежных государств.

Выработке практики, согласно которой прибрежные государства могли облагать суда, проходившие мимо их берега на известном расстоянии, и подчинять их своей юрисдикции, содействовала в тот

I Dig. 43, 8, 3.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

период довольно острая необходимость бороться с пиратством, угрожавшим морской торговле.

Уже в X столетии английский король Эдгар (959 - 975) поставил себе целью установить господство Англии на морях, окружающих Английский остров " mare Anglicanum circumque "[1]. Он титуловал себя " Ego Edgardus Anglorum Basileus omniumque earum insularum Oceani quae Brittanniam jacent ... imperator et dominus" С этим было связано запрещение рыболовства иностранцам в близких к Британскому острову морях. Английский король Эдуард III потребовал после Слюйской битвы от иностранных судов салютования в морях, близких к Британскому острову, ссылаясь на то, будто бы право на такую почесть принадлежало ему как "морскому королю".

В то же время имеют место случаи, когда государство жалует монополию рыболовства в известных частях моря местным правителям и различным организациям. Король Кнут Великий в 1023 году пожаловал Кентерберийским монахам монополию на рыболовство в прибрежном море в пределах видимости с суши. Видимость с суши как граница господства прибрежного государства применялась также в Скандинавских государствах в качестве нормы обычного права. Так как Англия вследствие ее покорения датскими королями была присоединена к Дании, то применение этой нормы обычного права скандинавского происхождения при определении границ районов рыболовства в Англии вполне понятно.

Из года в год, в связи с расширением эксплуатации морей, стали возрастать притязания Англии на прибрежные моря. Английский король Эдуард I в 1300 г. подчиняет власти Англии находя -

---

[1] Д е с т у н и с, цит.соч., стр.122; Х и г г и н с и К о л о м б о с, Международное морское право, Москва, 1953, стр.38; F. P e r e l s. Das internationale öffentliche Seerecht der Gegenwart, Berlin, 1903, стр. 13.

щиеся вблизи Британского острова узкие моря " narrow seas ", на основании чего Англия добивается господства и в Северном море и в Английском канале - до срединной линии канала.[1]

Приблизительно в то же время Норвегия установила свое господство над прибрежными морями и запретила в них рыболовство иностранцам. В начале такие запретительные меры существовали лишь в отдельных провинциях. Так, около XI столетия в Гулатинглаге и в Фростингглаге[2] было запрещено рыболовство иностранцам в прибрежных морях на расстоянии видимости с суши. В 1432 г. король Дании, Норвегии и Швеции Эрик сообщил английскому королю, что иностранцы могут ловить рыбу и торговать в Норвежском море лишь с особого разрешения короля. Как отмечают, названное право было предоставлено английским подданным рядом международных договоров[3], что в свою очередь показывает, что Англия признавала права Норвегии в прибрежных морях и вместе с тем зарождающийся правовой режим территориальных вод.

На основании существующих данных можно утверждать, что приблизительно в этот же период и в русских княжествах и в прибрежных странах Балтийского моря создаются условия, способствовавшие подчинению прибрежного моря господству прибрежного государства. Такой вывод может быть сделан на основании ряда сохранившихся договоров, заключенных Новгородом с князьями. Начиная с 1264 г. мы встречаем в ряде договоров[4], заключенных между Великим Новгородом

---

1 T a f e l, Das internationale Recht der Nordsee, "Niemeyer's" Zeitschrift für internationales Recht", XXXVII, стр. 123.
2 B u s t a m a n t e, op. cit., стр. 18.
3 W i t h, Die Entwickelung der Theorie der Meeresfreiheit, Würzburg, 1913, стр. 13.
4 Договоры 1264, 1266, 1270, 1304-1305 и др., см. Грамоты Великого Новгорода и Пскова, Москва, 1949, стр. 9 и сл.

и великим княжеством Тверским, положения, регулирующие рыболовство на Ладожском озере. При этом в договоре 1264 г. сказано, что право рыболовства на Ладожском озере обеспечивается Тверскому великому князю на основании грамоты, данной его отцу[1], из чего можно заключить, что урегулирование рыболовства между Великим Новгородом и Тверью на договорной основе имело место до 1264 г.

Из условий мира, предложенных Новгородом Тверскому великому князю в 1372 г., можно также заключить, что к составу территории великих княжеств принадлежали и водные пространства. Так, в условиях мира сказано: "А земле (и) воде старый рубежъ по старым грамотам"[2]. Такого же рода, но более точное, выражение мы находим и в мирном договоре, заключенным в 1375 г. В этом мирном договоре сказано: "А воде, земли меж Тверью и Торжьком, Кашином, Бежицами старый рубеж правый, по старым грамотам"[3]. Из приведенных договоров не видно, принадлежало ли к составу великих княжеств море и в каких размерах, распространялось ли верховенство князя на прибрежное море, но так как договоры относят к территории также воды, можно предположить, что в известной мере господство князя признавалось и в прибрежном море. Такое заключение можно сделать на основании некоторых договоров. Так, в начале XI века был заключен договор между Россией и Норвегией, разграничивший сферу влияния обеих стран и вместе с тем и районы рыболовства в Северном Ледовитом океане.[4] В 1269 г. в проекте договора Новгорода с Любеком и Готским берегом о торговле и судопроизводстве сказано: "А

---

1 Договоры 1264, 1266, 1270, 1304-1305 и др., см. Грамоты Великого Новгорода и Пскова, Москва, 1949, стр.10 и сл.

2 Там же, стр. 33.

3 Там же, стр. 34.

4 А. Брейтфусъ, О границах территориальных вод Европейской России в Северном Ледовитом океане, "Русское судоходство", 1907, № 4, стр.48.

будет вражда между новгородцами и соседними с ними землями - гостю ехать без опаски водой и горой повсюду, где новгородская власть"[1]. В 1269 г. был заключен договор между Новгородом, Ригой и Любеком для предоставления немецким купцам "сухопутных и водного путей".[2] Такой же договор был заключен и в 1301 году.

В мирном договоре 1326 г. между Новгородом и Норвегией сказано: "Где простирается земля короля Норвегии и вода его, там норвежцы могут проходить, жить и признавать своей землю и воду, согласно древнему установлению, означению либо рубежу земли".[3]

Из этих договоров можно заключить, что в русских княжествах признавались права прибрежного государства в прибрежных морях.

В интересах судоходства, в договорах признавалось также право пользования реками. Свободное пользование реками признается Новгородом во многих договорах.[4] Русский народ может служить примером Западной Европе в отношении свободы пользования международными реками получившей признание на Западе только в XIX веке.

Что касается открытого моря, то, как можно предположить на основании текста договоров, русские княжества признавали принцип свободы открытого моря для торговли и рыболовства. В договорах, заключенных Новгородом и Псковом с Любеком и другими городами, неоднократно выражается принцип свободы морей.[5]

Народы Балтийского побережья - эстонцы, латыши, литовцы - до покорения их немецкими узурпаторами находились в оживленных торговых сношениях с русскими, а позднее совместно боролись против вторгшихся немецких поработителей. Торговля между этими наро-

---

1 См. Грамоты, стр. 61.
2 См. Грамоты, стр. 62.
3 Там же, стр. 69.
4 Там же, стр. 58, 59, 61, 62, 64 и сл.
5 Там же, стр. 68, 70, 75.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

дами совершалось как по суше, так и по воде, по рекам и озерам. Возникли гавани, в которых происходил обмен товаров.

В начале XIII столетия после покорения балтийских народов, немецкими узурпаторами, на Балтийском побережье установился выработавшийся в Германии режим обычного права, признававший уже в то время прибрежное море собственностью владельца берега и вместе с тем также преимущественное право его на рыболовство. По мере порабощения жителей страны, узурпаторы отнимают у них с течением времени даже право рыболовства в море и разрешают рыбную ловлю лишь за арендную плату в пользу помещика. Подобная арендная плата за пользование морем в границах имения существовала в Эстонии до 1917 г.

В германских городах-государствах было в то время известно подчинение прибрежного моря владельцу берега. В 975 году император Оттон II пожаловал Утрехтской церкви известную поземельную собственность, со включением права рыболовства в заливе Зюдерзе.[1] От XIII столетия имеются сведения о власти города Любека над близлежащим Любекским заливом. Как явствует из письма норвежского короля Хэкона Любеку в 1247 - 1248 г., король считает Любек ответственным за безопасность купцов в прибрежных морях - " illius brevis maris ". В письме Любек обвиняется в том, что он допустил ограбление норвежского купеческого судна в Травемюнде, и именно потому, что Любек будто бы имел " custodia " на этих морях.[2]

В 1266 г. город Висмар получил от императора "в вечное обладание" все, что находилось в заливе и в границах города, как

---

1 P e n n, The Origin of the Right of Fishery in Territorial Waters, стр.54.

2 A. F r i t z R ö r i g, Zur Rechtsgeschichte der Territorialgewässer, Reede und Küstengewässer, Berlin, 1949, стр.10.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

воды, так и сушу. Как замечает Рериг, город Висмар обладал на этой водной поверхности "полной юрисдикцией... и всякими другими правами".[1] Таким образом, в отличие от Любека, Висмар имел не только право господства, но и право собственности на прибрежное море. Мекленбург получил также право собственности на прибрежную водную полосу, хотя несколько позднее.[2] Как явствует из сохранившихся сведений, ширина водной полосы, принадлежавшей Мекленбургу, была определена весьма своеобразно. По поводу этой водной полосы в 1597 г. пишут, что Мекленбург имел на нее право" ... на таком расстоянии, на каком возможно с лошадью въехать в воду"; в 1597 г. указывается также, что Мекленбургский герцог и дворянство имеют право на море на таком расстоянии, на каком "возможно въехать в воду с лошадью, пока у нее копыто покрыто водой".[3]

Юрисдикция прибрежных государств над Балтийским морем была признана в то время также в связи с борьбой против пиратства. Пиратство было в Средние века весьма широко распространено на всех судоходных морях и главным образом в районах крупных морских торговых путей. В Балтийском море пиратство достигло своего апогея в XIУ столетии.[4] В некоторых случаях города были вынуждены даже заключать договоры с пиратами, чтобы предохранить свои суда и груз от их нападения.

В 1382 г. было заключено временное перемирие между городами Ганзейского союза и пиратами, при котором представители обеих сторон свято поклялись воздержаться от нападений на суде другой стороны.[5]

---

1 А. Фритц Рёриг, Zur Rechtgeschichte der Territorialgewässer, Reede und Küstengewässer, Berlin, 1949, стр. 10.
2 Ibidem
3 Ibidem
4 См. W. Vogel, Geschichte der deutschen Seeschiffahrt, Bd. I, Berlin, 1915, стр. 271.
5 Liv-Est-und Kurländisches Urkundenbuch, Bd. III, Reval, 1853 II88.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

На основании имеющихся источников можно заключить, что в XIУ столетии в странах Балтийского побережья было общепринято наказание пиратов захватившими их властями, независимо от того, где пираты были захвачены, вблизи ли от берега, или в открытом море. В качестве наказания была предусмотрена смертная казнь. В источниках мы находим описание ряда судебных процессов над пиратами, происходивших в разных городах.[1] Таким образом, можно сказать, что и на Балтийском море признавалась юрисдикция государств в отношении пиратов, и предположить, что в прибрежных государствах Балтийского моря необходимость борьбы против пиратов была одним из оснований для расширения их юрисдикции на прибрежные моря и вместе с этим также основанием образования правового режима.

Законы прибрежных городов Балтийского моря ранее уже предусматривали суровое наказание лицам, помогавшим морским разбойникам. Законы Риги (Bauerepraehen) 1412 г. (ст.65) и последующие XУ столетия (ст.52) предусматривают наказание тем, кто оказывает помощь пиратам. По этим законам любого рода помощь пиратам запрещается под страхом смертной казни.[2]

Народам, живущим на побережье Атлантического океана, было также в XIУ столетии известно регулирование правового режима прибрежных морей и их подчинение господству прибрежного государства. В XIУ столетии Фландрия заключила ряд соглашений с Ганзейским союзом, с испанскими и португальскими купцами, с Генуей и французским королем, согласно которым прибрежное море подчинялось господству Фландрии.[3]

---

1 Urkundenbuch, VII, ст. 445, 446, 471; VIII, ст. 458; IX, ст. 770; O. S c h m i d t, Rechtsgeschichte Liv-Est und Kurlands, Dorpat, 1894, стр. 186.

3 См. F. B u n g e, Das Herzogtum Estlands unter den Königen von Dänemark, Gotha, 1877, стр. 326.
R ö r i n g, op. cit., стр. 9.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

Итальянские города-государства в Средиземном море уже в XIII столетии распространили свое господство на прибрежном море на расстояние 100 итальянских миль, облагая сбором иностранные суда, проходившие эти районы. Итальянские города-государства оправдывали свой образ действий защитой свободы судоходства против пиратов.[1]

В то же время итальянские города-государства подчиняли своей власти близлежащие заливы. Господство над близлежащими заливами и здесь вытекало из господства над берегом.

В XIII столетии Генуя подчинила своей власти Лигурийский залив. Оспаривая возражения, генуэзцы ссылались на давность владения и необходимость бороться против пиратов. В 1269 году Венеция стала взимать таможенные пошлины с судов, проходивших по северной части Адриатического моря. В XIУ столетии, после того как Венеция подчинила своей власти берега Адриатического моря, она подчиняет своему господству и все Адриатическое море, взимая сборы с проходящих судов.

Венеция обосновывала свое господство над Адриатическим морем, ссылаясь на дарование папы. В 1077 году, после победы Венеции над Фридрихом I, папа Александр III будто бы подарил дожу Венеции Адриатическое море за оказанные услуги. В знак господства Венеции над Адриатическим морем, ежегодно совершалось обручение дожа с морем, что должно было означать, что море подчинено ему, как жена мужу.[2]

Господство Венеции над Адриатическим морем наглядно иллюстрирует тот факт, что в XIУ веке императору, намеревавшемуся отпра-

---

1 Bustamante, op.cit., стр. 12, 13.

2 Дестуннис, цит.соч., стр.102,103.

TARTU ÜLIKOOL UNIVERSITAS TARTUENSIS 1632

виться на покорение Апулии, было запрещено проходить со своим флотом по Адриатическому морю. В связи с этим дож Леоно отмечает: "Наши предки и мы всегда... дорожили защитой и безопасностью нашего залива... Разрешение прохода не было бы безопасно и могло бы повлечь за собой уничтожение нашей юрисдикции".

Итальянские города-государства подают пример государствам Западной Европы в расширении своего господства над океанами. Принцип распространения власти правителя берега на прибрежные моря был известен в этот период и в различных княжествах Азии.

Уже столетиями правители Цейлона запрещали иностранцам ловлю жемчуга вблиз острова. Верховный суд Мадраса в своем решении в деле о судне "Annakumaru Pillar ", капитана которого обвиняли в ловле жемчуга без разрешения в заливе Палька, утверждал, что монополия ловли жемчуга принадлежала местному правителю уже с VI столетия.[I] В Персидском заливе местные правители запрещали иностранцам ловлю жемчуга вблизи островов Бахрейна. Установление этих монопольных прав свидетельствует о зарождении современного правового режима территориальных вод, согласно которому эксплуатация морских богатств в этих водах принадлежит прибрежному государству.

Таким образом, мы видим, что, исходя из интересов безопасности прибрежного государства, равно из необходимости обеспечить право эксплуатации морских богатств лишь для жителей прибрежного государства, а также, исходя из необходимости бороться против пиратства, в практике государств XIII-XV столетий вырабатываются принципы, признающие господство прибрежных государств в омывающих берега морях, причисляя прибрежную полосу моря к составу территории государства.

I Хиггинс и Колумбос, цит.соч., стр. 109.

TARTU ÜLIKOOL · UNIVERSITAS TARTUENSIS · 1632

Ширина прибрежной полосы, в пределах которой признается господство прибрежного государства над морем и где море является как бы продолжением территории, не везде одинакова. В практике государств Средиземного моря она достигает 100 итальянских миль от берега, в то время как в Скандинавских государствах она ограничивается расстоянием видимости. Господство прибрежного государства иногда определяется расстоянием, на которое может быть брошен предмет, как мы видели это в практике германских городов; Бустаманте говорит даже о дальности полета выпущенной из лука стрелы.[1]

Во внутригосударственных актах XVI и XVII столетий пределы господства государства в прибрежных морях очень часто определялись в морских милях или дальнобойностью пушек.

В 1487 году знаменитый португальский мореплаватель Варфоломей Диаш объехал южную оконечность Африки[2] и назвал ее "мысом Доброй Надежды", потому что при дальнейшем плавании считали возможным достичь берегов Индии и Китая. Торговля с этими странами интересовала всех европейских купцов, надеявшихся обогатиться за счет этих дальневосточных стран. Выдающийся мореплаватель генуэзского происхождения Христофор Колумб и стремился организовать экспедицию для открытия нового морского пути в Индию. Он утверждал, что если направиться на судах прямо на запад, то можно достичь берегов Китая и Индии. При поддержке испанской королевской четы Колумб снарядил три судна и 3 августа 1492 г. отправился в опасное морское путешествие, в результате которого в 1492 г. были открыты острова Багамы, Куба и Гаити, расположенные на восточном побережье

---

1 B u s t a m a n t e, op.cit., стр.14.

2 Дж. Б е й к е р, История географических открытий и исследований, Москва, 1950, стр.77.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

Центральной Америки, называемые до сих пор, вследствие ошибки Колумба, Вест-Индскими островами. В 1498 г. португальский мореплаватель Васко да Гама проехал мимо мыса Доброй Надежды в Индию и создал возможности регулярного товарообмена с Индией, в результате чего португальцы сосредоточили в своих руках выгодную торговлю пряностями, приносящую им немалые богатства. В 1519 г. из Испании выехало пять судов под управлением португальца Магеллана для отыскания пути к Молукским островам.[1] Через Атлантический океан они доплыли до берега Америки, отправились оттуда на юг, обогнули южную оконечность Американского континента, воспользовавшись проливом, который носит с тех пор название Магелланова, и достигли Тихого океана; обогнув мыс Доброй Надежды, они повернули обратно в Испанию и прибыли туда в 1522 г. Путешествие было связано с невиданными трудностями, в море погибли два судна, а начальник экспедиции был убит на филиппинских островах при столкновении с туземцами, но экспедиция была успешно окончена и таким образом было совершено первое кругосветное путешествие.

Эти морские путешествия содействовали быстрому развитию науки мореплавания; на карты были нанесены новые материки; шарообразная форма земли была окончательно доказана и вместе с тем был нанесен последний удар прежним ненаучным теориям о форме земли и всей геоцентрической системе. Открытие новых стран дало мощный толчек к дальнейшему развитию торговли. Вновь открытые земли со своими природными богатствами стали снабжать промышленность сырьем, предоставляя в то же время метрополии новые рынки для сбыта продукции.

Начинается быстрое развитие возникшего в недрах феодализма нового

I Дж. Б е й к е р, История географических открытий и исследований, Москва, 1950, стр. 126 и сл.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

общественного класса - буржуазии, обогащающейся заморской торговлей, порабощением и жестокой эксплуатацией туземцев в новооткрытых странах, грабежом их природных богатств.

"Открытие Америки и морского пути вокруг Африки создало для подымающейся буржуазии новое поле деятельности. Остиндский и китайские рынки, колонизация Америки, обмен с колониями, увеличение количества средств обмена и товаров вообще дали неслыханный до тех пор толчек торговле, мореплаванию, промышленности и тем самым вызвали в разлагавшемся феодальном обществе быстрое развитие революционного элемента".[I]

Так как заморская торговля давала огромную прибыль, государства непременно стремились подчинить своей власти громадные пространства открытого моря, запрещая пользование этими морями другим государствам и подданным этих государств для судоходства и торговли, чтобы таким образом сосредоточить всю заморскую торговлю и получаемую с нее прибыль в руках своего господствующего класса.

Приоритет открытия морских путей принадлежал португальцам и испанцам; поэтому эти народы сделали первые шаги для подчинения океанов своему господству.

Известная тенденция государств к распространению своего господства над океанами наблюдалась еще ранее, в первой половине средних веков. Так, император Священной Римской империи германской нации сверх прочих титулов носил также титул "владыки океанов". Все же этот титул еще не означал непосредственного, прямого притязания на господство над океанами.

Теперь, однако, осуществляется фактическое установление господства над океанами со стороны Испании и Португалии.

I К. Маркс и Ф.Энгельс, Соч.,2 изд.,т.4,стр. 425.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

Испания и Португалия, добиваясь этого господства, пользовались помощью и поддержкой римских пап, так как короли названных стран были надежной опорой римско-католической церкви и папской власти.

Папа Николай У своей буллой от 6 января 1454 г. предоставил королю Португалии Альфонсу У как открытые уже, так и вновь открываемые в будущем земли вблизи западного берега Африки.[1] Позднее папа Александр УI буллой от 4 мая 1493 г. и от 25 сентября 1493 г. определил границы владений и господства обоих королевств и этим разрешил споры, возникшие между правителями обеих стран из-за установления господства на океанах.[2]

Буллой "Inter caetera " № 2 от 4 мая 1493 г. была определена граница господства обоих государств "на расстоянии ста лиг к западу и к югу от любого из островов, обычно называемых Азорскими и Зеленого мыса", с признанием прав Испании "на западные моря и земли"[3], и прав Португалии "на моря и земли востока", как на открытые, так и на те, которые могут быть открыты в будущем. При этом булле обеспечивала обоим государствам монополию торговли в соответствующем районе. В булле было сказано: "И любым особам, какого бы они ни были звания, пусть даже императорского и королевского, или любого иного положения, степени, достоинства или состояния, мы строжайшим образом запрещаем, под страхом отлучения... ходить для приобретения товаров или по иной причине без специального на то разрешения, данного вами или вашими наследниками и потомками, к островам и материкам как уже найденным, так и тем, что

I Хиггинс и Коломбос, цит.соч., стр. 39.
2 Д е с т у н и с, цит.соч., стр. 185; Хрестоматия по истории средних веков, т.III, Москва, 1950, стр. 5,6,15.
3 Путешествия Христофора Колумба, Москва, 1950, стр.245.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

будут найдены, и впредь будут открыты ..."[1]

Буллой римского папы Испании и Португалии в дальнейшем обосновывали свои обширные притязания на господство над Атлантическим и Индийским океанами и монополию торговли с Америкой и Ост-Индией.

Уже ранее Испания и Португалия стремились разрешить свои споры в вопросах о власти над Атлантическим и Индийским океанами договорным путем. Таким договором был заключенный в Алкасоваше договор 1479 г. Этим договором португальцам были обеспечены все права на земли в Африке и морской путь в Атлантику, чем собственно господство над морем было предоставлено Португалии. Но в последующие годы равновесие склонилось в пользу Испании, стремившейся достичь изменения названного договора и прибегавшей для этого даже к помощи папы. В известной мере Испания имела на это право, ибо испанские суда открыли морской путь в Америку. 7 июня 1494 г. в Тордесильясе был заключен договор, по которому сферы влияния были распределены на новых основаниях. Согласно договору весь земной шар был разделен на две части по меридиану, проходящему мимо Азорских островов на расстоянии 370 миль к западу. Все земли, уже открытые, а также могущие быть открытыми в будущем, принадлежали, считая от названной линии на восток, королю Португалии, а земли к западу от этой линии - королю Испании. Согласно договору монополия торговли в указанных областях также принадлежала соответствующему государству. В договоре указывалось: "Ни одна из сторон не будет совершать открытий... и не будет вести торговлю за разделительной линией".[2]

---

1 Путешествия Христофора Колумба, Москва, 1950, стр.246.

2 Хрестоматия по истории средних веков, т.III, стр. 17. 6 лет спустя португалец Кабрал открыл Бразилию, признанную владением Португалии, из чего следует, что на практике предписания договора точно не выполнялись.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

Этим соглашением Испания и Португалия обеспечили себе монополию торговли на Атлантическом океане и с заморскими странами. В 1506 г. папа Юлий II утвердил заключенный в Тордесильясе договор и вместе с тем согласился с изменениями в отношениях между Испанией и Португалией.[1] После открытия Васко да Гамой морского пути в Индию, португальский король запретил под страхом "смертной казни... и конфискации имущества иметь без его позволения сношения и торговлю с Гвинеей, Индией и с другими землями, ему подвластными".[2]

Наряду с Испанией и Португалией начинают расширять свое господство на океанах другие государства. В XУ столетии Англия требовала признания своего господства над Британскими морями, к которым были причислены близлежащие проливы Па-де-Кэле, Ла-Манш, Ирландское и Северное моря и Атлантический океан от Нордкапа до мыса Финистерре.[3] Эти домогательства основывались на ошибочном доводе, будто бы английские мореплаватели во время экспедиции в Россию под руководством Ю.Уиллуби и Р.Ченслера открыли Шпицберген.[4]

Англия требовала на этих морях в знак признания своего господства салюта своему флагу от иностранных судов и запрещала им всякие враждебные действия и манифестации. Иностранцам было запрещено ловить рыбу в Британских морях без соответствующего разрешения.[5] В 1636 г. были захвачены голландские суда, ловившие рыбу без разрешения в Северном море, и Голландия должна была заплатить для покрытия убытков 30 тысяч фунтов стерлингов.[6]

---

1 Хиггинс и Коломбос, цит. соч., стр. 39.
2 Дестуниc, цит. соч., стр. 132.
3 Л.Оппенгейм, Международное право, т.I, полутом 2, Москва 1949, стр. 155; Holland, Lectures on international law, London, 1933, стр. 132.
4 Op.cit., стр. 9.
5 Хиггинс и Коломбос, цит. соч., стр. 42.
6 Оппенгейм, цит. соч., т.I, 2, стр. 155.

TARTU ÜLIKOOL · UNIVERSITAS TARTUENSIS · 1632

Вестминстерскими договорами, заключенными в 1654 и 1674 годах Голландия признала господство Англии над британскими морями, причем в последнем из указанных договоров в качестве границ британских морей были установлены мыс Финистерре и Нордкап.

В XVII и XVIII столетиях был заключен ряд международных договоров, регулировавших господство государства над прибрежными водами. Эти договоры явились основой для образования современного правового режима территориальных вод. В этих договорах расстояние, на которое распространяется господство государства над прибрежными водами, равно и права прибрежного государства устанавливались весьма различно.

В договоре между Англией и Триполитанией от 5 марта 1676 г. граница господства государства над морем определяется пределом видимости с берега. В договорах от 19 июля 1716 г. и 19 сентября 1751 г. подобная граница предусматривается и по отношению к Минорке и Гибралтару.[1]

Договором от 27 декабря 1774 г. между Испанией и Францией о таможенном и финансовом контроле (статья 8) власти обеих государств были уполномочены задерживать на расстоянии 2 миль от берега, портов или устьев рек все суда вместимостью ниже 100 бр.регистровых тонн, подозревавшиеся в контрабанде.

В договоре, заключенном между Марокко и Соединенными Штатами Америки в 1787 г., граница господства прибрежного государства над морем устанавливалась на основе дальнобойности пушки.

В мирном договоре, заключенном в 1783 г. в Версале между Англией и Соединенными Штатами Америки, указывалось, что граница Соединенных Штатов "охватывает все острова, расположенные на рас-

---

1 Bustamante, op.cit., стр.26.

стоянии 20 миль от какого-либо участка их берега".[1]

На основании ст. 4 договора, заключенного между Англией и Испанией 28 октября 1790 г., Англия обязалась не допускать, чтобы английские суда в пределах десяти миль безразлично от какого берега Испании обыскивали суда или ловили рыбу.[2] В связи с урегулированием рыболовства во многих международных договорах предусматриваются районы, в которых запрещено рыболовство подданным другой договаривающейся стороны.

На основании ст. 13 Утрехтского мирного договора и ст. 5 договора, заключенного между Англией и Францией в 1763 г., французские подданные не имели права ловить рыбу у побережья Ньюфаундленда в заливе Св.Лаврентия ближе трех морских миль от берега и вне названного залива у островов Кейп-Бретона не ближе 10 морских миль.[3]

Весьма часто в договорах того времени, заключенных о нейтралитете, встречаются постановления о том, на какое расстояние распространяется господство прибрежного государства над морем. В договорах о нейтралитете пределом господства весьма часто считается дальнобойность пушки. Этот предел принят в договорах: между Англией и Испанией от 23 мая 1667 г., между Англией и Францией от 26 сентября 1786 г., между Россией и королевством Обеих Сицилий от 6/17 января 1787 г., между Россией и Португалией от 9/20 декабря 1787 г., между Англией и Соединенными Штатами Америки от 19 ноября 1794 г., между Францией и Тунисом от 26 мая 1795 г., между

---

1 Treaties and Conventions Concluded between the United States and other Powers, Washington, 1871, стр. 316.
2 B u s t a m a n t e, op. cit., стр. 26.
3 D'H a u t e r i v e, F. de Cussy, Recueil des traites de commerce et de navigation de la France, v. III, Paris, 1836, стр. 6.

TARTU ÜLIKOOL · UNIVERSITAS TARTUENSIS · 1632

Испанией и Марокко от I марта I799 г.[I]

В международных соглашениях того времени, регулирующих захват судов в качестве приза, встречаются правила о пределах господства над прибрежными морскими водами. И здесь большей частью предел верховенства государства определяется дальнобойностью пушки, а иногда другими признаками.

В договоре, заключенным между Англией и Испанией 28 мая I667 года, в качестве предела господства установлена дальнобойность пушки. В договоре, заключенным между Францией и Марокко 29 января I682 г., запрещается всякого рода каперство на расстоянии ближе 8 сухопутных миль от французского берега. В договоре между Францией и Тунисом от 30 августа I685 г. и между Францией и Алжиром от 24 сентября I689 г. граница господства над прибрежными морскими водами была определена на расстоянии I0 сухопутных миль.[2] Такой же предел был установлен договорами между Испанией и Триполитанией от I0 сентября I784 г. и от I4 июня I786 г.

I8 декабря I69I г. Англия, Голландия, Дания и Норвегия заключили между собой договор, в котором границей господства над прибрежными морскими водами был определен предел видимости с берега.[3]

Расстояние видимости с берега является границей и в договоре от 7 апреля I740 г. между Королевством Обеих Сицилий и Турцией, а так же в договоре от I9 сентября I76I г. между Англией и Триполитанией о Минорке и Гибралтаре.

Из вышеуказанного следует, что в договорах, заключенных в XVII и XVIII столетиях, отсутствует единство в определении границ

I De C u s s y, Phases et causes célèbres du droit maritime des nations, Leipzig, I856, v.I, стр.94.
2 D'H a u t e r i v e, F. De Cussy, op.cit., T.III, стр.80, 90.
3 De C u s s y, op.cit., T. I, стр.92, 93.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

господства государства над прибрежными морскими водами. Пространственный предел, до которого государство имеет верховную власть над прибрежными морскими водами, определяется, исходя из конкретных условий и потребностей соответствующих государств. Утверждения многих буржуазных теоретиков, будто дальнобойность пушки с самого начала была общепризнанной шириной территориальных вод, являются ошибочными.

б) Доктрина.

Чтобы проследить, как складывались теоретические начала современного правового режима территориальных вод, следует обратиться к глоссаторам и постглоссаторам, в работах которых встречаются взгляды, представляющие собой первые попытки теоретически обосновать правовой режим этих вод.

Римское право, равно как и практика Рима признавали положение, по которому море было свободно для всеобщего пользования, ибо оно было res communis omnium и не могло быть ничьей частной собственностью.

Однако названное положение, признанное в Риме, находилось уже в противоречии с практикой итальянских городов-государств, подчинявших своей власти близлежащие моря и облагавших сбором проходившие по ним иностранные суда. Под влиянием этой практики у глоссаторов уже встречаются взгляды, оправдывающие владение морями и отрицающие общепризнанное положение римского права. При помощи таких взглядов они защищали интересы возникшего в недрах феодализма нового общественного класса - буржуазии. Первым высказал такой взгляд Азо в своей глоссе к Dig ... 47, I0,I4 относительно доктрины Павла. В дигестах сказано: "Sane si maris proprium ius ad aliquem pertineat, uti possidetis interdictum ei competit, si pro-

hibeatur ius suum exercere..." .В приложенной глоссе Азо утверждал: " Sane: -Pertineat, per privilegium,vel per longam consuetudinem". Этим Азо отказался от признанного в римском праве характера моря, как res communis omnium , и признал право владения им на основании выданной привилегии или на основании обычного права вследствие долголетнего пользования. Таким образом, Азо впервые теоретически обосновал позицию, по которой известные части моря составляют территорию государства.[1]

Постглоссаторы прямо признавали господство государства над прибрежными морями. Так, Бартол утверждал: "Mare dicitur illius Domini, sub cuius territorio comprehenditur".[2] Свое учение о правовом режиме моря Бартол изложил в трактате об острове. Он утверждал, что прибрежное море подчиняется юрисдикции того правителя , кому принадлежит берег. При этом прибрежные острова, по учению Бартола, принадлежат как собственность тому правителю, которому принадлежит берег. Таким образом, Бартол различает юрисдикцию правителя на прибрежное море и право собственности на прибрежные острова. Он утверждает: "Et per hoc semel Pisis dixi contra quosdam piratos qui derobant in maris, et reducebant se in quandam insulam prope Pisas: quod licet dico, quod illa insula est pars illius provinciae, qui adhaerent: ut hic".[3]

Расстояние, на котором острова принадлежат правителю прибрежного государства на основании права собственности, и на которое простирается юрисдикция правителя на прибрежные моря, было определено

---

1 P e n n, Orgin of the Theory of Territorial Waters, "AJIL",v.30, 1926,стр. 466.

2 В.Э. Г р а б а р ь, Римское право в истории международно-правовых учений, стр.223.

3 P e n n, Origin of the Theory of Territorial Waters, "AJIL",vol.30, 1926, стр.472.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

Бартолом в 100 итальянских миль.

Определенный Бартолом правовой режим морей признал ряд последующих юристов-постглоссаторов, ввиду чего он имел весьма большое влияние на дальнейшее развитие правового режима морей. Равным образом и расстояние в 100 итальянских миль для определения границы юрисдикции правителя на море было принято рядом последующих юристов во главе с его учеником Бальдом.

Установленные Бартолом позиции распространил и развил Бальд (1327-1400), под влиянием которого они стали в феодальном праве и практике в значительной мере признанными позициями.

Свои взгляды на правовой режим моря Бальд излагает в комментариях к титулу дигест относительно подразделения вещей. При определении правового режима моря Бальд выделяет три различных вопроса, а именно: пользование морем, владение морем и юрисдикцию или защиту на море.[I] Что касается пользования морем, то Бальд стоит на точке зрения, что морем могут пользоваться все. Относительно права собственности на море он утверждает, что собственности на море не существует, ибо море подобно воздуху, никому не принадлежит как собственность; здесь он придерживается известной позиции римского права. Впрочем, юрисдикция и защита на море принадлежала императору.

В дальнейшем в своих комментариях Бальд делает, однако, исключение из вышеприведенной позиции в пользу юрисдикции над морем, утверждая, что юрисдикция на прибрежное море принадлежит владельцу берега на основании обычного права, который на основании этого права уполномочен взимать сборы с судов, плавающих на его морях, и конфисковать товары. К этому заключению приходит Бальд именно на основании практики, действовавшей в Венеции и Генуе. Ранее Рим при-

I См. В.Э. Грабарь, Вопросы международного права в юридических консультациях Бальда, Петроград, 1917, стр. 80 и сл.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

знавал юрисдикцию на море принадлежащей императору. Но на основании обычного права юрисдикции на суше, а также и на море, перешла уже к отдельным городам, которым принадлежал берег соответствующего моря. В связи с этим Бальд признает юрисдикцию на море принадлежащей правителю, владельцу берега моря, на основании обычного права. Но при этом Бальд оставляет без изменения юридический характер моря - море не может никому принадлежать как собственность, оно представляет собойres communis omnium и ни один правитель не может запретить другим народам пользоваться морем. Если прибрежные государства имеют право взимать сборы с судов, проходящих по морю, и с товаров, а также конфисковать их, то прибрежные государства обладают этим правом не потому, что они являются собственниками моря, а потому, что им принадлежат юрисдикция и право защиты на море для возмещения убытков, связанных с обеспечением безопасности судоходства на прибрежных морях.[1]

В отношении пространства, на котором прибрежные государства осуществляли свою юрисдикцию, взгляды Балда также совпадали с взглядами Бартола.

Большинство юристов XУ столетия, как Павел Кастрензис, Варфоломей Цеполла, Фелициус Сандей присоединились к позициям Бартола и Бальда, развили их дальше в своих теоретических трудах.

Но и в этом столетии встречаются отдельные авторы, ставшие на особую позицию, именно в отношении ширины моря, подчиненного власти прибрежного государства. Ученик Бартола Ангело де Перузия придерживался точки зрения, что юрисдикция прибрежного государства распространяется на море настолько далеко, насколько это возможно, не вторгаясь в сферу господства других государств.[2]

---

1 См. В.Э. Грабарь, Вопросы международного права в юридических консультациях Балда, Петроград, 1917, стр.32.
2 Там же, стр. 30.

TARTU ÜLIKOOL · UNIVERSITAS TARTUENSIS · 1632

Гиллермо де Перно, однако, признавал пределом господства прибрежного государства расстояние видимости от берега; но его позицию явно оказало влияние практика Скандинавских государств.

Из юристов XVI столетия Жан Бодэн определяет юрисдикцию государства в прибрежных морях расстоянием в 60 миль.[1]

Исследуя трактовку правового режима моря у постглоссаторов, мы можем сказать, что они не дают еще исчерпывающей теории правового режима территориальных вод, а ограничиваются лишь обсуждением некоторых прав государства в территориальных водах, рассматривая при этом также вопрос, до каких пределов прибрежное государство осуществляет свои права на море.

При рассмотрении этих отдельных прав, признаваемых за государствами в прибрежном море, мы видим, что права эти фактически уже существовали в практике государств и были признаны другими государствами. Постглоссаторы, исходя из интересов господствующего класса, стремились юридически обосновать эти права, подыскивая для них правовое основание. Для этого они прибегли к римскому праву, чтобы на его основе заложить в практике государств прочный юридический фундамент и привести практику государств в согласие с античным правопорядком, ибо, как мы видели, в практике государств многие отношения и правовые нормы, основанные на обычном праве, были в прямом противоречии с нормами римского права. Постглоссаторы стремились согласовать сложившиеся в новых условиях нормы обычного права и обосновывающие их теоретические позиции с античным правопорядком, стараясь найти новые нормы права, которые внешне сходились бы с прежними нормами римского права, хотя они весьма часто находились во внутреннем противоречии с последними.[2] Это мы видим

---

1 I. B o d i n u s, De Republica, Francofurti, 1641, стр.267.

2 В.З. Г р а б а р ь, Римское право в истории международно-правовых учений, стр.218,224.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

также в вопросах правового режима территориальных вод, которые постглоссаторы стремятся разрешить на основании выработавшейся практики, исходя из норм римского права.

Считая море собственностью владельца берега и уполномочивая владельца берега осуществлять некоторые права на море, глоссаторы и постглоссаторы защищали и интересы феодалов - владельцев берега, которые стремились обогащаться за счет проходивших по морю судов и товаров. Вместе с тем, они распространили на море практику, действовавшую на суше, так как в период феодализма на материке было признано право взимания феодалами сборов с купцов при проходе последних через владения феодалов.

В период феодализма, в связи с тем, что владельцы берега были заинтересованы в доходах, получаемых от обложения проходящих по морю судов, проход иностранных судов не был запрещен. Поэтому глоссаторы и постглоссаторы, в соответствии с интересами владельца берега, признают право иностранных торговых судов на проход по прибрежному морю.

Коренное изменение в эти, установленные постглоссаторами, позиции внес итальянский юрист Джентилис, стремившийся защитить интересы нарождающейся буржуазии в утверждении господства на Атлантическом океане и вместе с тем в монополизации заморской торговли, каковые притязания нами уже рассматривались выше. Джентилис изложил свои позиции о правовом режиме моря в сочинении " Hispanicae Advocatorum ", в 8-ой главе I-ой книги под заглавием: " De marino territorio tuendo ". Здесь он рассматривает случай, когда Голландия заявила Испании протест из-за того, что суда задержали в открытом море голландское судно и заставили его выдать свой груз не-

панскими судами, так как груз этот был похищен у испанских подданных. Джентилис в своем сочинении полностью оправдывает образ действий испанцев, утверждая, что море, как и суша, принадлежит государству как собственность и подчиняется его юрисдикции.[1] В своей известной работе "De iure belli " Джентилис находится на такой же позиции.[2]

Он говорит, что на основании международного права прибрежные воды составляют часть территории того государства, берега которого они омывают. Из этого следует, что вытекающие из суверенитета права территориального верховенства, которые принадлежат главе государств, распространяются и на прилегающее к берегу государства море.

Наиболее известным автором XVII века, отстаивавшим господство прибрежного государства на морях и океанах, является англичанин Сельден.

Сельден в своем труде "Mare clausum " боролся за господство Англии в близлежащих морях, в так называемых "narrow seas ". Согласно его точке зрения, находящиеся близ Англии моря составляли территорию Англии и входили в собственность правителя. Сельден исходит из того, что реки, болота и озера, представляющие собой ничто иное как мелкие моря, могут быть частной собственностью, а следовательно и море. На этом основании Сельден и приходит к выводу, что король Англии является собственником морей, окружающих Англию.[3]

Наиболее известным борцом за принцип свободы морей, а вместе с тем за интересы нарождающейся буржуазии, является в XVII столетии

---

1 G e n t i l i s, Hispanicae Advocatorum, Libri duo, Amsterdami, 1661, т. II, стр.32. Цитировано по Fenn, см ."AJIL' 1926, N 30, стр.477
2 De iure belli, libri tres, т. III, Oxonii, 1877, стр.369.
3 J o h a n n i s S e l d e n, Mare clausum seu de Dominio maris, London, 1636, стр.235.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

голландский юрист Гуго Гроций, которого западные авторы считают создателем принципа свободы морей.

Гроций в своем сочинении "Mare liberum " (1609 г.), отстаивая свободу морей, исходит из принципа, что океаны не могут никому принадлежать, как частная собственность, ибо море представляет собой res communis omnium . Он утверждает: "Море не может сделаться собственностью человека, так как природа не только допускает, а прямо предписывает, чтобы оно являлось общим достоянием".[1]

В сочинении " Mare liberum" Гроций не выработал еще точного правового режима прибрежных вод. Все же Гроций признает частную собственность на реки и озера, считая их принадлежащими владельцу берега. Равным образом, он признает частную собственность на небольшие участки моря в том случае, если это не вредит общей собственности. Он утверждает: "Природа моря отличается, однако,тем,... что оно лишь в незначительной части может быть застроено и закрыто и это едва ли без вреда для всеобщего пользования. Если, однако малая часть моря может быть занята, то она достанется тому,кто ее присвоил себе".[2]

Из этих высказываний следует, что Гроций в известных случаях признает частную собственность на заливы и небольшие участки моря, причем эта собственность связана с берегом и принадлежит владельцу берега. В своем следующем известном сочинении "De iure belli ac pacis ", вышедшем в свет в 1625 г., Гроций признает уже некоторые права государства на прибрежные моря и вместе с тем также особый правовой режим территориальных вод, отличающихся от пра-

---

1 H. G r o t i u s, Von der Freiheit des Meeres,Leipzig,1919, стр. 45.
2 I b i d e m, стр. 47.

вового режима открытого моря.

В территориальных водах Гроций все же предоставляет прибрежному государству весьма ограниченные права. На основании римского права он признает судоходство и рыболовство в территориальных водах свободными для всех. В территориальных водах прибрежное государство имеет полную юрисдикцию лишь в отношении своих граждан, а в отношении иностранных судов и их экипажа постольку, поскольку это необходимо для защиты безопасности и свободы рыболовства. В компенсацию за обеспечение судоходства Гроций предоставляет прибрежным государствам право взимать сборы с проезжающих судов.

Как мы видим, Гроций в своем сочинении" De iure belli ac pacis ", признает уже особый правовой режим территориальных вод, но он еще не определил точного предела этих вод, ограничивая его осуществлением верховенства на море с берега. Этим он, в отличие от предшествовавших авторов, отказывается от чрезмерно широких поясов территориальных вод.

Основанием для осуществления господства над прибрежными морями у Гроция является право собственности на берег. При этом господство прибрежного государства над морем простирается так далеко, как оно в состоянии осуществлять его.[I]

Гроций выдвинул новый принцип для ограничения господства прибрежного государства над морем и вместе с тем для установления ширины территориальных вод, то есть предела, до которого прибрежные государства могут осуществлять свое господ-

---

I H. G r o t i u s, De iure belli ac pacis,lib.II cap.III § I3 При этом Гроций говорит еще об осуществлении господства при посредстве флота, подчиненного законам страны.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

ство над морем с берега.

Из последующих ученых голландец Бинкершук в своем труде " De dominio maris " (1703 г.) уточнил данную Гроцием позицию и ограничил господство прибрежного государства на море пределом дальнобойности пушки, ибо пушки являлись в то время главным средством, при помощи которых прибрежное государство было в состоянии осуществлять с берега свое господство над морем. Он утверждал "potestatem terrae finiri, ubi finietur armorum vis; et enim haec, ut possesionem tuetur"[1].

Этим Бинкершук дал принцип для определения ширины территориальных вод, который, как в теории, так и на практике, нашел широкое признание и доныне имеет сторонников именно у англо-американских юристов и политиков, стремящихся из этого принципа вывести общепризнанную ширину территориальных вод в 3 морских мили.

3. ПЕРИОД КАПИТАЛИЗМА

Французская буржуазно-демократическая революция свергла во Франции феодальный строй и создала буржуазное государство. К власти пришел новый общественный класс - буржуазия. Прежний феодальный базис заменяется новым капиталистическим базисом. С приходом к власти нового общественного класса - буржуазии, возникают и новые нормы международного права[2], защищающие именно интересы этого нового класса, в том числе и нормы, признающие свободу

---

1 B y n k e r c h o e k, De dominio maris, New-York, 1923, стр. 364.

2 Е.А. К о р о в и н, Революция и международное право, "Французская революция 1789-1794", Москва, 1941, стр. 538-548.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

пользования морями и реками.

Французская республика декретом от 28 ноября 1792 г. признала, что "течение рек - общая и неотчуждаемая собственность всех стран".

Декретом от 6-го августа ширина территориальных вод определяется в 2 лье, а декретом от 4-го марта 1794 г. - в 4 лье.

С течением времени принцип свободы морей находит признание и в других странах.

Ценным вкладом в дело победы принципа свободы морей была декларация вооруженного нейтралитета России 1780 г.[1] Декларация была вызвана произволом, который имел место по отношению к судам нейтральных государств во время освободительной войны Соединенных Штатов Америки против Англии. В декларации нейтральные государства приглашаются с оружием в руках защищать свои права, прежде нежели "оскорбление российского торгового флота преобразится в вредную привычку". К декларации присоединились девять государств, образовавших "Союз вооруженного нейтралитета", обязывавший с оружием в руках защищать "свободы морской торговли и мореплавания держав нейтральных"[2].

По оценке русского ученого Ф.Ф.Мартенса, обнародованием "Декларации о вооруженном нейтралитете" Россия приобрела себе неоспоримое право на самое видное место в истории международных

I G. B e r g b o h m, Die bewaffnete Neutralität 1780-1783, Berlin, 1884.

2 Ф.М а р т е н с, Собрание трактатов и конвенций, т.II, стр.118 См.также, В.Э. Г р э б е р ъ, Материалы к истории литературы международного права в России, Москва, 1958, стр.140 и сл. В декларации 1780 г. участвовали: Россия, Дания и Швеция, позднее к ней присоединились: Голландия, Пруссия, Австрия, Португалия и Королевство Обеих Сицилий. Принципы декларации признали: Франция, Испания и Соединенные Штаты Америки. Англия также должна была считаться с ними.

TARTU ÜLIKOOL UNIVERSITAS TARTUENSIS 1632

отношений и международного права" [1].

Россия в дальнейшем применяла принципы вооруженного нейтралитета в своем внутреннем законодательстве [2] и в международной договорной практике, борясь таким образом за принцип свободы морей.

Победе этого принципа содействовали также изменения в соотношениях политических сил мира.

Продолжавшуюся столетиями борьбу за господство над морями выиграла Англия. Испания и Португалия, разбитые Англией в сражениях, вынуждены были отказаться от своего прежнего господства над океанами. Благодаря своему большому флоту, крейсировавшему на океанах, Англия расширила Британские колониальные владения во всех частях света. Прочие колониальные державы, - Испания, Португалия и Франция, - не были в силах бороться с Англией и принуждены были уступить ей многие заморские владения с их естественными богатствами. Франция, последняя более серьезная соперница Англии, принуждена была после битвы при Трафальгаре в 1804 г. уступить Англии господство на морях.

С возникновением новых производительных сил и капиталистического экономического базиса появилась возможность монополизации заморской торговли капиталистами отдельных государств без необходимости воспрепятствовать судоходству других государств в открытом море. Такими средствами были разнообразные ограничения торговли: преференциальные пошлины; запрещение

---

1 Ф. М а р т е н с, Собрание трактатов и конвенций, т.II, стр.118. 18 декабря 1800 г. Россия и Пруссия в связи с войной между бонапартистской Францией и Англией заключили новый трактат о вооруженном нейтралитете. К трактату присоединились Дания и Швеция.

2 Принципы вооруженного нейтралитета нашли выражение в изданных Россией в 1787 г. "Правилах для партикулярных корсаров".

TARTU ÜLIKOOL · UNIVERSITAS TARTUENSIS · 1632

или крайнее ограничение промышленной и торговой деятельности иностранцев; навигационные акты, требовавшие от граждан, чтобы они для транспорта товаров пользовались судами, носящими флаг данного государства, и проч.[1]

Итальянские города-государства с развитием заморской торговли и с ее сосредоточением в больших городах на берегах Атлантического океана теряют свое прошлое торговое и экономическое значение на международной арене. После образования великих централизованных государств в Западной Европе итальянские города-государства не в состоянии были соперничать с этими государствами в господстве над морем, и вместе с развитием принципа свободы морей принуждены были отказаться от своих прежних притязаний на господство в тех или других частях Средиземного моря.

Малым государствам принцип свободы морей был даже выгоден, ибо они не в силах были бороться с Англией с оружием в руках за право мореплавания. Принцип свободы морей отвечал интересам нарождающейся буржуазии, поэтому он и нашел поддержку и сторонников во всех буржуазных государствах.

Англия отказалась от притязаний на господство над океанами позднее других государств. Это произошло в начале XIX века, и некоторые авторы связывают этот факт непосредственно с битвой при Трафальгаре [2], в которой Англия одержала победу над Францией и обеспечила себе полную гегемонию на океанах. Так, Тафель отмечает, что в битве при Трафальгаре Англия выиграла господст-

---

1 Припомним изданный Англией в 1651 г. навигационный акт. Испанский король Филипп II для того, чтобы ослабить Голландию, также запретил ей всякого рода торговлю с испанскими и португальскими портами. Ср. также блокады времен наполеоновских войн.

2 Например, Коломбос, см. Х и г г и н с и К о л о м б о с, цит.соч., стр.46.

во на море", но проиграла "суверенитет на море" I.

Государства, уступившие Аглии господство на морях, стремились в свою очередь уточнить ширину и правовой режим своих территориальных вод в интересах обеспечения безопасности, а также для того, чтобы резервировать эксплуатацию естественных ресурсов территориальных вод лишь для своих граждан.

Таким образом в начале XIX века возникают противоположные точки зрения в отношении ширины и правового режима территориальных вод, выражающиеся в практике государств, во внутреннем законодательстве, а также в международных договорах, влияя на дальнейшее развитие правового режима территориальных вод.

В результате развития техники и изменившихся обстоятельств к началу XIX века в теории и практике исчезли позиции, требовавшие ширину территориальных вод в 100 морских миль; исчез также из практики предел видимости, как способ определения ширины этих вод, ввиду его крайней неопределенности (зависимость от погоды, остроты зрения, высоты, прибора и др.). В своей практике государства начинают употреблять другие приемы для установления ширины территориальных вод, определяя ее в морских милях или весьма часто дальнобойностью пушки. Распространение этого принципа содействовали теоретики в своих работах под влиянием Бинкерсгука.

Руководящие великие державы стараются навязывать другим государствам при помощи различных средств именно 3-мильную ширину территориальных вод, чтобы этим увеличить пространство моря для свободного движения своих судов. Поэтому в практике

I Tafel, op. cit., стр.125

государств XIX века весьма часто фигурирует ширина территориальных вод в 3 морских мили.

Соединенные Штаты Америки прежде всего начали борьбу за 3-мильную ширину территориальных вод. В этом нашло выражение экспансионистская политика новой великой державы, возникшей в конце XVIII столетия.

Государственный секретарь Джефферсон в ноте, направленной им французскому и английским послам, отмечает, что "наибольшим расстоянием, на которое народы когда-либо давали свое действительное согласие, являлась дальность человеческого зрения, определяемая немного более, чем в 20 миль, и наименьшим расстоянием, которого требует всякий народ, является наибольшая дальность полета снаряда, обыкновенно определяемая в 3 морских мили". В той же ноте отмечается, что против этого расстояния нельзя возражать, ибо оно "признано договорами".[I]

Напротив, Англия в I половине XIX столетия продолжает осуществление своего господства над морями на довольно большом протяжении.

Закон 1802 г. о борьбе против контрабанды определил расстояние, на котором можно было бы обыскивать суда и конфисковать контрабанду, в 24 морских мили.

Законом 1805 года британским таможенным властям разре-

I J.B. M o o r e, A Digest of International Law, vol, I,1906, стр.702,703. В последнее время англо-американские авторы стараются доказать, что инициаторами практики относительно определения 3-мильной ширины территориальных вод являются Скандинавские государства. Это делается с очевидной целью навязать им и в настоящее время 3-мильную ширину территориальных вод. См. H.C.K. K e n t.- The historical origin of the three mile limit. AJIL, 1954, № 4. Однако этот взгляд ошибочен. Под термином "миля" подразумевалась в Швеции в ту эпоху отчасти германская миля, равнявшаяся 4 морским милям, а отчасти датская миля, равнявшаяся 6 морским милям. См. Torsten Gihl, The Limit of Svedish Territorial Waters, AJIL, 1956, № I стр.120-122.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

шается осуществлять контроль даже на расстоянии до 300 миль от берега над судами, половина экипажа которых состоит из англичан, а на борту которых запрещенные товары или превышают определенное количество или происходят из находящихся под запретом стран.

В этих законах обнаружилось стремление господствовавших кругов Великобритании бороться против французской буржуазно-демократической революции.

Происходившая во время наполеоновских войн борьбы между Англией и Францией нанесла новый удар по складывавшемуся принципу свободы морей. В целях подрыва могущества Англии Наполеон издал 21 ноября 1806 года в Берлине декрет, на основании которого Британские острова были объявлены блокированными, всякая торговля и всякие сношения с Англией были запрещены, все захватываемые английские товары и суда были подвергаемы конфискации. Было запрещено принимать в европейских портах суда любой нации, приходившие из Англии или из ее колоний или направлявшиеся туда. Декретом была заложена основа так называемой континентальной блокады, к которой должны были примкнуть все союзники Франции и вассальные государства.

На декрет Англия ответила "королевскими грамотами власти" от 7 января и 11 ноября 1807 г., на основании которых нейтральным государствам была запрещена морская торговля с враждебными Англии государствами и в целях контроля судов нейтральных государств был предписан заход в английские порты.

На эти мероприятия английского правительства Наполеон в свою очередь ответил миланскими декретами от 23 ноября и 17 де-

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

кабря 1807 годе, в которых устанавливалось, что каждое судно любого типа и с любым грузом, если оно приходит из английского порта или из английской колонии или из стран, находящихся в руках английских войск, или направляется туда, подлежит конфискации.

Осуществление таких мероприятий со стороны Англии причинило значительный вред торговле нейтральных государств.

Но и после наполеоновских войн Англия продолжала осуществление таможенного контроля в морской полосе шириной в 300 морских миль, лишь с некоторыми ограничениями в пользу иностранных судов. Эти ограничения были установлены в результате последующих изменений (1826 г.) Таможенного устава, согласно которым иностранные суда могли быть подвергаемы конфискации только в том случае, если они были захвачены на расстоянии менее 3 морских миль от берега. Таможенная зона в 300 морских миль была в действии до 1876 года.

В 70 годах XIX столетия Англия, начиная переходить в стадию империализма, отказывается от господства над широкими пространствами открытого моря и признает ширину территориальных вод в 3 морских мили, естественно, с тем, чтобы навязать эту ширину и другим государствам и таким образом получить большую возможность крейсирования на морях в целях своей экспансионистской политики. Но в то же время Англия, в связи с обострением конкуренции между государствами в период империализма, а также в связи с расширением революционного движения рабочих, вынуждена была расширить свою юрисдикцию в территориальных водах над иностранными судами.

Актом 1876 г. (Customs Consolidation Act) граница таможенной зоны была определена в 3 морских мили; лишь английские суда могли быть задерживаемы и контролируемы также в открытом море назначенными для этого особыми судами.

Принятый парламентом в 1878 г. " Territorial Waters Jurisdiction ACT " установил ширину территориальных вод в 3 морских мили.

Что касается юрисдикции, то в первой половине XIX века в английской судебной практике признавалось, как это выяснилось в деле о судном "Франкония" в 1876 г., что английские суды не компетентны разбирать дела о преступлениях, совершенных иностранцем и на иностранном судне во время прохода последнего через английские территориальные воды. В связи с этим вопросом принятый парламентом в 1878 г. "The Territorial Waters Jurisdiction Act " распространил юрисдикцию английских судов в территориальных водах также на иностранные торговые суда, проходящие через территориальные воды.

Хотя Англия упорно требовала от других государств признания ширины территориальных вод в 3 морских мили, самой Англией были установлены разные специальные зоны, ширина которых превышала 3 морских мили. Актом от 5 июля 1895 г. было запрещено пользоваться определенными тральными методами на расстоянии 13 миль от шотландского берега. Акт от 13 июля 1868 г. разрешил соответствующим учреждениям Ирландии запретить ловлю устриц на расстоянии 20 миль от линии, проведенной между островами Лэмбэй и Кэрисон Пойнт.[I] Колониальным актом 1811 г. была запре-

---

I P. C. J e s s u p, The Law of Territorial Waters and Martime Jurisdiction, New York, 1927, стр. 11-13.

TARTU ÜLIKOOL UNIVERSITAS TARTUENSIS 1632

цию ловли жемчуга иностранцам у острова Цейлона и у Бахрейнских островов частично на расстоянии до 20 миль. Границей нейтралитета законом 1865 г. были предусмотрены 5 морских миль.

В двухсторонних договорах, заключенных Англией, равно как и в многосторонних договорах, в которых она участвовала, ширина территориальных вод под давлением Англии была признана в 3 морских мили.[1]

Известны частые протесты английского правительства по отношению к другим правительствам в том случае, когда последние, исходя из интересов экономики и безопасности, устанавливали ширину территориальных вод более чем в 3 морских мили. Так, в 1874 г. лорд Дэрби предъявил протест Испании, когда она установила ширину территориальных вод в 6 морских миль. Указывая в протесте на ширину территориальных вод в 3 мили, лорд Дэрби заявляет: "Это расстояние британское правительство всегда считало надлежащим пределом морской юрисдикции".[2]

Соединенные Штаты Америки, как развивающаяся морская держава, в XIX веке также отстаивает 3-мильную ширину территориальных вод. Эта ширина указана в ряде договоров, заключенных

---

1 Например, в договоре между Соединенными Штатами Америки и Англией от 20 октября 1818 г. для рыболовства на побережье Канады (в местах, в которых не установлен особый режим); в договоре между Англией и Францией от 14 января 1857 г. о рыболовстве на побережье Ньюфаундленда; в соглашении между Соединенными Штатами Америки и Англией от 15 февраля 1888г. о рыболовстве на побережье Соединенных Штатов Америки; в договоре между Англией и Мексикой от 27 ноября 1888 г.; в договоре между Англией и Данией от 24 июня 1902 г. о рыболовстве у Фарерских островов; также в известном Гей-Полнсфотском договоре между Соединенными Штатами Америки и Англией 1901 г. Из коллективных договоров можно назвать конвенцию 1882 г. о рыболовстве на Северном море; Константинопольскую конвенцию 1888г. о режиме Суэцкого канала.

2 Хиггинс и Колумбос, цит.соч., стр.74

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

Соединенными Штатами Америки.

Ширина территориальных вод, предусмотренная в законодательстве других государств и в международных договорах, весьма различна.

Во Франции таможенным уставом 22 августа 1791 г. таможенная зона была определена шириной в 2 сухопутных мили (равно 6 морским милям), законом 1893 г. в два мириаметра.[1] Декретом о нейтралитете от 18 октября 1912 г. была установлена ширина в 6 морских миль. Для рыболовства и прочих потребностей Франция установила ширину территориальных вод в 3 морских мили.

Скандинавские государства своим внутренним законодательством и международной практикой признали ширину территориальных вод в 4 морских мили.

Италия морской инструкцией (Regolamenti navali) 1868 г. определила ширину территориальных вод дальнобойностью пушки, а в 1912 г. - в 10 морских миль.[2]

Греция после Первой мировой войны установила ширину территориальных вод в 6 морских миль.

В Испании королевским декретом от 20 июня 1852 г. была установлена ширина территориальных вод в 6 морских миль, а для рыболовства такая же ширина - декретом от 17 декабря 1906 г.

Ширина территориальных вод была установлена договором между Мексикой и Китаем от 14 декабря 1899 г. в 3 сухопутных мили, между Германией и Египтом в 1891 г. в 10 километров; соглашением между Мексикой и Францией от 27 ноября 1886 г. в 10 километров; соглашением между Сан-Сальвадором и Мексикой

---

1 Bustamante, op. cit. стр.20
2 Хиггинс и Коломбос, цит.соч., стр.74

в 20 километров, договором между Португалией и Испанией от 5 сентября 1885 г. и от 28 марта 1893 г. в 6 морских миль.[1] Россия в 1821 году добивалась на побережье Аляски районе для рыболовства шириной в 100 морских миль, но вынуждена была отказаться от этого ввиду протестов Англии и Соединенных Штатов Америки. В начале XX столетия Россия установила полосу территориальных вод в 12 морских миль.[2]

Из приведенного видно, что практика государств XIX столетия в вопросе о ширине территориальных вод весьма различна. Поэтому ничем не обоснованы утверждения ряда буржуазных авторов, что на основе исторической практики государств ширина территориальных вод в 3 морских мили является общепризнанным принципом международного права.[3]

§ 3. ХАРАКТЕР ВЛАСТИ ПРИБРЕЖНЫХ ГОСУДАРСТВ В ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ ВОДАХ.

Основным вопросом правового режима территориальных вод является вопрос о характере власти прибрежного государства над этими водами. От разрешения этого вопроса зависит, могут ли прибрежные государства при помощи правового режима территориальных вод защитить свои экономические интересы, как и интересы своей безопасности, или нет.

Главным вопросом, вокруг которого идет спор, является вопрос о том, входят ли территориальные воды в состав государст-

---

1 Bustamante, op.cit., стр.29

2 См.точнее на стр. 275.

3 M.P.Tandon.International Law, Allahabad,1955, стр.207 Jean L'Huiller, Elèments de droit international public,Paris,1950, стр.253 Oscar Svarlien, An Introduction to the Law of Nations, New York,1955, стр.66 ; H.Bentwich, International Law, London,1945, p.15.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

венной территории и подчиняются ли они суверенитету прибрежного государства.

Обеспечение безопасности и экономических интересов прибрежного государства в этих водах в действительности вытекает из того, каков характер власти прибрежного государства в территориальных водах.

Если в территориальных водах признается суверенитет прибрежного государства и территориальные воды считаются частью его территории, то тем самым дается основание для урегулирования правового режима территориальных вод прибрежным государством, исходя из его потребностей.

Если, однако, не признать суверенитета прибрежного государства в территориальных водах и считать их частью открытого моря, предоставляя в них прибрежному государству лишь некоторые ограниченные права, то это не обеспечивает интересов прибрежного государства. Признавая территориальные воды частью открытого моря, мы придем к выводу, что территориальные воды открыты для прохода и пребывания в них как торговых судов, так и военных кораблей иностранных государств, что, однако, угрожает безопасности прибрежного государства.

Ввиду того, что вопрос о характере власти в территориальных водах является основным вопросом, на основании которого определяются права прибрежного государства на названную часть моря, становится понятным, почему буржуазные авторы в последнее время уделяют так много времени и внимания этому вопросу. При этом буржуазные авторы часто стараются отрицать суверенитет прибрежного государства в территориальных водах, чтобы этим урезать его права, получить возможность вмешательства во вну-

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

тренние дела прибрежного государства и угрожать его безопасности в интересах западных империалистов.

Буржуазные теории о характере власти прибрежного государства в территориальных водах весьма многочисленны. Почти каждый буржуазный автор стремился найти свое решение по этому вопросу.

Несмотря на различные варианты буржуазных теорий о характере власти прибрежного государства в территориальных водах, все они преследуют одну цель: они стремятся так или иначе обеспечить интересы своего господствующего буржуазного класса, служат политике этого класса.

Из того, что буржуазные теории находятся на службе интересов господствующего буржуазного класса, вытекает основное противоречие между советской теорией международного права, как теорией, выражающей интересы трудового народа, борющегося за мир во всем мире, и теориями, обслуживающими агрессивную политику буржуазных государств.

Несмотря на внешние значительные различия между буржуазными теориями в отношении характере власти прибрежного государства в территориальных водах их можно подразделить на две основные группы: I)теории, отрицающие суверенитет прибрежного государства и 2)теории, признающие суверенитет прибрежного государства в территориальных водах.

Исходя из того, какова права прибрежного государства и на каком основании они признаются в территориальных водах, первую группу теорий можно в основном разбить еще на три подгруппы:

а)теории полицейских прав или комплекса прав;

б)теории некоторых суверенных прав;

в)теории сервитутов.

В последующем изложении мы рассмотрим буржуазные теории о характере власти прибрежного государства в территориальных водах.

I. ТЕОРИИ, ОТРИЦАЮЩИЕ СУВЕРЕНИТЕТ ГОСУДАРСТВ В ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ ВОДАХ.

а) Теории полицейских прав или комплекса прав.

С точки зрения представителей теории полицейских прав или комплекса прав, имеющей много сторонников в современной буржуазной литературе, территориальные воды составляют часть открытого моря и прибрежное государство, исходя из необходимости обеспечения безопасности, а также из известных экономических интересов, имеет некоторые права в этой части открытого моря, называемые отдельными авторами "полицейскими правами", "комплексом прав" или правами "безопасности".

В настоящее время наиболее последовательным представителем этой теории является французский юрист Амэн,[I] выдвинувший так называемую "теорию общего права полиции". Стремясь обосновать свои взгляды действующим правом Франции, Амэн утверждает, что государству в территориальных водах не принадлежат суверенные права, но лишь так называемые полицейские права для защиты общественного порядка. По теории Амэна, к полицейским правам относятся: защита безопасности, обеспечение спокойствия и установление санитарных правил. Амэн утверждает, что территориальные воды как часть территории государства не существуют: они определяются лишь для того, чтобы обозначить зоны открытого

I A m a n, Le status de la mer territoriale, Paris, 1938

TARTU ÜLIKOOL UNIVERSITAS TARTUENSIS 1632

моря, в которых прибрежное государство осуществляет полицейские права. К числу таких прав, как мы видим, не относится право государства признать за своими гражданами монополию рыболовства, право каботажного судоходства, эксплуатации морских богатств и спасения затонувшего имущества.

Цели, которые преследует Амэн, отрицая названные монопольные права прибрежного государства, признаваемые в настоящее время в практике государства, вполне понятны. Это делается для того, чтобы предоставить капиталистам великих держав возможность эксплуатации находящихся в территориальных водах естественных богатств экономически более слабых государств, чтобы ослабить эти государства и поставить их в зависимость от империалистических держав.

Амэн признает также свободный проход военных кораблей через территориальные воды других государств и даже право пребывания в них в интересах империалистических великих держав, чтобы дать им возможность вмешательства во внутренние дела других государств.

Амэн выводит свой взгляд на правовой характер территориальных вод из практики, именно из факта рождения ребенка на судне, проходящем по территориальным водам.[I] Он утверждает, что, так как ребенок, родившийся на проходящем по территориальным водам иностранном судне, подобно ребенку, родившемуся в открытом море, считается родившимся на территории государства, под флагом которого плавает судно, а не на территории прибрежного государства, то и территориальные воды составляют часть

I Амэн здесь не оригинален, так как уже ранее многие буржуазные авторы старались вывести правовую природу территориальных вод из факта рождения ребенка на судне, проходящем по территориальным водам, см.напр.Ф.Лист,Международное право, Рига, 1923, стр.112.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

открытого моря. Конечно, здесь имеется известная аналогия между открытым морем и территориальными водами, ибо государства, исходя из практических соображений, в своей практике и законодательстве признают рождение ребенка на проходящем по территориальным водам иностранном судне рождением на территории того государства, под флагом которого судно плавает. Эта практика обусловлена тем обстоятельством, что во многих случаях прибрежное государство даже не знает о факте рождения ребенка, если судно не останавливалось в территориальных водах. Однако, тот факт, что рождение ребенка в открытом море и в территориальных водах рассматривается в обоих случаях, как имевшее место на территории государства, флаг которого носит судно, не дает еще права считать территориальные воды частью открытого моря. При внимательном рассмотрении вопроса оказывается, что права государства в открытом море и в территориальных водах все же весьма различны. Если взять факт рождения ребенка, то только на судне, проходящем через территориальные воды, рождение считается имевшим место на территории флага судна, в то время как ребенок, родившийся на судне, стоящем на якоре в территориальных водах, считается рожденным на территории прибрежного государства; ребенок же, родившийся на судне, стоявшем на якоре в открытом море, считается все родившимся на территории государства, флаг которого носит судно. Поэтому факт рождения ребенка на судне, проходящем через территориальные воды, не может никоим образом быть основанием для того, чтобы считать территориальные воды частью открытого моря.

У Ашона отсутствует единое понятие территориальных вод. По его взглядам, побережье государства охватывает лишь целым

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

рядом зон различной ширины, в которых государство осуществляет присущие ему отдельные полицейские права. Он полагает, что нет необходимости в установлении единого расстояния, единой границы для осуществления всех этих прав. Максимальным расстоянием для осуществления полицейских прав он считает 12 морских миль.

Для того, чтобы добиться признания своей "теории", Аман говорит и о ее практических преимуществах. Он утверждает, что его теория доставляет прибрежному государству право установить особый лимит для осуществления принадлежащих ему прав. Аман старается показать, что предоставление государству права определять по своему усмотрению лимит, в пределах которого оно осуществляет различные принадлежащие ему полицейские права, обеспечивает защиту безопасности государства. Но это утверждение Амана в защиту своей теории необоснованно, ибо предоставляемые Аманом прибрежному государству права являются весьма ограниченными и отнюдь не обеспечивают безопасности прибрежного государства, независимо от того, на каком расстоянии от берега государство в состоянии осуществлять эти права. Признавая территориальные воды частью открытого моря и обеспечивая свободный проход иностранных военных кораблей через территориальные воды и их свободное пребывание в этих водах, а также свободу эксплуатации морских богатств иностранными государствами, названная теория угрожает безопасности государств и их экономическим интересам и поэтому совершенно неприемлема для тех государств, которые стоят на страже своей самостоятельности и независимости.

На той же позиции находится ряд буржуазных авторов, отрицающих суверенитет государства в территориальных водах, как на-

TARTU ÜLIKOOL UNIVERSITAS TARTUENSIS 1632

пример, Фошиль[1], Гатчек[2], Волгаст[3], Лефур[4], Дево[5], Селль[6], Вишер[7], Руссо[8], Лайе[9].

Все названные авторы отрицают суверенитет прибрежного государства над территориальными водами и считают их частью открытого моря, в которой прибрежное государство имеет весьма ограниченные права. Соответственно позиции этих авторов, территориальные воды представляют собой лишь промежуточную зону между территорией государства и открытым морем, необходимую для того, чтобы обозначить район открытого моря, в котором действуют полицейские права, обеспечивающие права безопасности прибрежных государств.

Французский автор Руссо для подтверждения своего взгляда, согласно которому территориальные воды составляют часть открытого моря, приводит решение французского кассационного суда от 26 ноября 1918 года, в котором сказано: "Территориальные воды подчиняются полицейской власти и власти по охране общественной безопасности, но не составляют части французской или колониальной территории"[10].

---

1 P.Fauchille, Traitè de droit International public, T.I.deuxieme partie,Paris,1925 стр.147

2 J.Hatschek, Völkerrecht als System rechtlich bedeutsamer Staatsakte, Leipzig, 1923, стр.190

3 Ernst Wolgast, Völkerrecht,Berlin,1934, стр.735

4 Le Fur, Precis de droit international public,Paris, 1937,стр.423,424.

5 Devaux, Traitè èlèmentaire de droit international public, Paris, стр.298

6 G.Scelle, Cours de droit international public,Paris, 1948 стр.422

7 Charles de Visscher,Thèories et rèalites en droit international public,Paris,1953 стр.258

8 Charles Rousseau, Droit international public Paris,1953 стр.433

9 L'Huiller, op.cit., стр.253

10 Rousseau,op.cit., стр.433,435

Французский автор Ле Фур утверждает, что "государство имеет в территориальном море лишь простое право надзора и контроля" [1].

По мнению французского автора Лойе, государства осуществляют в территориальных водах ограниченную компетенцию, предоставляя эти воды для международного морского транспорта.

Упомянутые авторы, отрицая суверенитет прибрежного государства над территориальными водами, передают его международной общности. Исходя из свободы пользования морями, они приходят к заключению, что суверенитет на морях, со включением территориальных вод, принадлежит не отдельному государству, но международной общности. Государства, выполняя на морях возложенные на них международным правом функции, вместе с тем выполняют и определенные международные функции [2] и являются таким образом носителями суверенитета всей международной общности. Море, согласно их утверждениям, является объектом международной публичной власти. Французский международник Селль, например, утверждает, что моря подчиняются единому "всемирному юридическому порядку" [3]. По мнению Селля, признание суверенитета над территориальными водами разрушает "единство морей". Современное положение, при котором государства сами устанавливают правовой режим территориальных вод, он называет анархией на морях.

В комиссии международного права ООН Селль возражал против признания суверенитета над территориальными водами. По его мнению, можно разрешать спорные вопросы режима территориальных вод только с установлением международной юридической власти.

---

1 Le Fur, op.cit., стр.423,424

2 Scelle, op.cit., стр.423

3 Там же.

обладающей обязательной юрисдикцией над всеми государствами [1].

Но такие предложения, угрожавшие интересам прибрежных государств, получили в комиссии международного права решительный отпор, и сторонники этих предложений не смели даже выступать с ними на Женевской морской конференции 1958 г.

Влияние таких реакционных теорийбыло заметно на Женевской конференции только в отдельных, выдвинутых в первом комитете предложениях, старающихся избежать употребления слова "суверенитет" при определении прав прибрежных государств в этих водах или слишком ограничить эти права. Например в внесенной делегацией Перу поправке к I-й статье говорится только о власти прибрежных государств в этих водах [2].

Позиции вышеуказанных авторов, предоставляющих суверенитет над морями международной общности, весьма сходны с позициями, требующими отказа от государственного суверенитета и даже отказа от понятия суверенитета вообще и образования всемирного правительства. Отрицатели суверенитете государства и сторонники создания всемирного правительства стремятся показать, будто суверенитет государств является причиной всякого рода конфликтов и анархии в международных отношениях.[3]

Однако мы можем с уверенностью утверждать, что обеспечить международный мир можно не отрицанием суверенитете, а именно

---

1 См. "Jearbook of the International Law Commission,1956" vol.I p.168

2 United Nations, Conference on the Law of the sea, val.III стр.249

3 Д.Б.Левин, Основные проблемы современного международного права, Москва, 1958, стр.204 и сл.; Д.И.Бараташвили, Американские теории международного права, Москва, 1956, стр.79 и сл.

TARTU ÜLIKOOL · UNIVERSITAS TARTUENSIS · 1632

его последовательным уважением. Отрицание суверенитета служит интересам агрессивной политики англо-американских империалистов, добивающихся мирового господства, и преследует эту цель. Такую же цель преследуют и теории, отрицающие суверенитет прибрежного государства над территориальными водами. Эти теории ясно обслуживают интересы монополистических кругов империалистических держав, стремящихся обогатиться за счет эксплуатации естественных ресурсов морей у берегов экономически более слабых стран и в интересах проводимой ими агрессивной политики ослабить оборону морских границ в первую очередь, конечно, в странах лагеря социализма и демократии.[I]

б) Теории некоторых суверенных прав.

Ряд буржуазных авторов, считая территориальные воды частью открытого моря или обходя молчанием вопрос о том, входят ли территориальные воды в состав территории государства, признают за прибрежным государством некоторые суверенные права в этих водах, но ограничивают эти права до такой степени, что они далеко не обеспечивают безопасности государств и защиты их экономических интересов.

Сторонниками этой теории являются: Хиггинс, Хайд, Миллер, Тандон и из более ранних ученых Лист, Блюнчли и др.

Эти авторы, как правило, рассматривают суверенитет как какую-то абсолютную категорию, не допускающую каких-либо вытекающих из договоров или из общепризнанных норм международного права

I. А.Т. У с т а л ь, Основные вопросы правового режима территориальных вод, "Советское государство и право" 1957, № 6 стр.72.

TARTU ÜLIKOOL UNIVERSITAS TARTUENSIS 1632

ограничений. Но так как суверенитет прибрежного государства в территориальных водах ограничен на основании международного обычного права признанием мирного прохода иностранных торговых судов, то эти авторы не могут рассматривать власть прибрежного государства в территориальных водах как суверенитет.

Английский автор Хиггинс утверждает, что "неограниченные права суверенитета, на которые претендуют некоторые государства в отношении их берегового моря, трудно примирить с правом на мирный проход через территориальные воды, которыми пользуются торговые суда всех наций, или с современной практикой, в силу которой государство не вправе взимать сборы и налоги с иностранных судов, проходящих через его воды".[1]

Но суверенитет не является абсолютной категорией, не подлежащей никаким ограничениям, и с ним вполне совместимо ограничение прав государств на основе равноправных международных договоров и общепризнанных норм международного права.

Из опасения нанести вред международному судоходству и торговле признанием суверенитета прибрежного государства в территориальных водах, Хиггинс говорит главным образом о таких правах суверенитета, которые вытекают из интересов безопасности государства. Он утверждает: "Притязания государства, имеющего морскую границу, должны быть ограничены осуществлением таких прав суверенитета, которые необходимы для обеспечения его безопасности, обороны и защиты его интересов в его территориальных водах, с сохранением в то же время за иностранными судами права плавания в этих водах" [2].

---

1 Хиггинс и Коломбос, цит.соч., стр.66

2 Там же, стр.67. См.также Edgardo Manotas-Vichès, Le nouveau droit des Gens, Paris, 1948, стр.75

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

Хигтинс признает за прибрежным государством в территориальных водах лишь "некоторые твердо определенные право контроля" [1]. Он не признает право запрещать проход военных кораблей, ввиду чего предоставленные им прибрежным государством права не согласуются с интересами обеспечения безопасности государства. Неуклонно настаивая на ширине территориальных вод в 3 морских мили на том основании, что эту ширину признают великие морские державы, он борется, в интересах агрессивной внешней политики империалистических держав, за расширение пространства открытого моря.

Американский автор Хейд также признает за прибрежным государством в территориальных водах лишь известные суверенные права. Он утверждает: "Суверен может по своему усмотрению регулировать вопросы рыболовства, использования морского дна, береговой торговли, полицейского надзора и лоцманской проводки, использования определенных фарватеров, а также вопросы морского церемониала, но не вправе лишать иностранные морские суда пользования так называемым правом "мирного прохода". [2] Право прохода через территориальные воды он требует как для торгового, так и для военного флотов: "Хотя военные корабли и не служат нуждам торговли, они тем не менее в нормальных условиях также пользуются правом прохода через территориальные воды".

Хейд признает при этом принцип международного права при установлении пределов территории государства. Он утверждает: "Пределы сухопутного, водного и воздушного пространств, принадле-

---

1 Хигтинс и Коломбос, цит.соч., стр.89

2 См. Ч.Ч. Хейд, Международное право, т.2, Москва, 1951, стр.252.

TARTU ÜLIKOOL UNIVERSITAS TARTUENSIS 1632

жащих государству и составляющих его владения, определяются нормами международного права" [1].

Хайд отрицает таким образом право прибрежного государства определить по своему усмотрению ширину территориальных вод в согласии с интересами своей безопасности и экономики, хотя это право является безусловно необходимым для защиты самостоятельности и независимости государства.

Все это показывает, что и предоставленные этими буржуазными авторами прибрежным государствам права далеко не отвечают требованиям защиты безопасности и экономических интересов.

г) Теория сервитутов.

Следующей теорией, отрицающей суверенитет прибрежного государства над территориальными водами, является теория сервитутов создателем которой был французский автор Лапрадель в XIX столетии [2]. Лапрадель приходит к выводу, что власть государства в территориальных водах не может быть суверенитетом, ибо это находится в противоречии с принципом свободы и общности морей. По его мнению, теории, признающие суверенитет государств над территориальными водами, разрушают единство океанов. По мнению Лапраделя, суверенитет над морями принадлежит международной общности; в этом отношении вышеуказанные авторы, признававшие за прибрежным государством лишь полицейские права, являются его последова-

---

1 См.Ч.Ч.Хайд, Международное право, т.2, Москва, 1951, стр.166, См.также Axel Möller, International Law in peace and war, London, 1931, стр. 172.

2 A.C.Lapradelle, Les droits L'Etat sur la mer, "Revue générale de droit international public", T.Y. Paris, 1898 стр.262-284; 309-347 ; Lapradelle, Mer territoriale, "les Principes généraux du droit international", Paris, 1930.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

тельный. Лапрадель считает, что международная общность может делегировать принадлежащий ей суверенитет отдельным государствам, но и это, по его мнению, неприемлемо, ибо это противоречило бы принципу свободы судоходства и свободы морей. Отсюда Лапрадель приходит к заключению, согласно которому прибрежному государству на основе требований самозащиты в территориальных водах могут принадлежать лишь некоторые сервитуты. Он утверждает, что государство, исходя из потребности самозащиты, имеет в территориальных водах следующие сервитуты:

1) запрещать морскую войну в прибрежном море;

2) осуществлять таможенный контроль;

3) производить санитарный контроль.

Принадлежащие прибрежному государству сервитуты он рассматривает как троекратную обязанность иностранных государств не приближаться к берегу.

По мнению Лапраделя, не существует территориальных вод как единого понятия и единого морского пояса вдоль берегов прибрежного государства. Территориальные воды существуют лишь в соответствии с принадлежащими прибрежным государствам сервитутами. Так, он говорит о территориальных водах для санитарного контроля, о территориальных водах для таможенного контроля и т.д.

Лапрадель не рассматривает как принадлежащие прибрежному государству право эксплуатации морских богатств, право каботажного судоходства, право спасания потопувшего имущества, ибо подобные права будто бы ограничивают принцип свободы морей. Прибрежному государству не принадлежит также право препятствовать проходу иностранных военных кораблей.

В своих теоретических взглядах он исходит из факта рождения ребенка на иностранном судне, проходящем через территориальные воды. Мы видим, что и в этой части Лапрадель был образцом для современных отрицателей суверенитета, которые свои позиции также обосновывают на этом факте. Но выше мы уже показали, что факт рождения ребенка на иностранном судне, проходящем по территориальным водам, является недостаточным аргументом для того, чтобы считать территориальные воды частью открытого моря.

Равным образом нельзя считать правильной позицию Лапраделя в том случае, когда он рассматривает права прибрежного государства в территориальных водах как сервитуты. Ряд буржуазных авторов рассматривает различные права, принадлежащие государствам, относительно пользования отдельными частями моря (Суэцким, Кильским, Панамским каналами, проливами и проч.), как международные сервитуты [I]. Учение о международных сервитутах получило свое начало уже в XVIII веке; Лапрадель лишь распространил его на территориальные воды.

Но рассмотрение прав прибрежного государства в качестве сервитутов не вяжется с понятием сервитута. Под сервитутами в буржуазном гражданском праве понимаются вещные права на чужую вещь, переходящие вместе с вещью также к третьему лицу. Но так как с точки зрения Лапраделя территориальные воды никому не принадлежат, то и нельзя рассматривать права на никому не принадлежащую вещь как сервитут.

I Оппенгейм, цит.соч., т.I, 2, стр.IO9-II6; Wesley L.Gould, An Introduktion to International Law, New-York 1957, стр.392. Вопрос о возможности пользоваться термином "сервитуты" в международном праве является спорным.

Критикуя теорию сервитутов, можно сказать, что она так же, как и рассмотренная нами выше теория "полицейских прав", не обеспечивает безопасности государств и их экономических интересов. Признавая свободу прохода военных кораблей, эксплуатации естественных ресурсов и каботажного судоходства, названная теория обслуживает интересы империалистических великих держав и угрожает независимости государств.

Позиция, согласно которой суверенитет на морях принадлежит общности государств, обслуживает агрессивную политику империалистических великих держав. При предоставлении суверенитета общности государств он не будет принадлежать всем государствам, но лишь империалистическим великим державам, которые им воспользуются для ликвидации самостоятельности и независимости других государств и для полного подчинения их своей власти.

2. ПРИЗНАНИЕ СУВЕРЕНИТЕТА ПРИБРЕЖНОГО ГОСУДАРСТВА НАД ТЕРРИТОРИАЛЬНЫМИ ВОДАМИ ЯВЛЯЕТСЯ ЕДИНСТВЕННЫМ ПРАВИЛЬНЫМ ПРИНЦИПОМ.

Самым правильным принципом, отвечающим потребностям обеспечения безопасности и экономических интересов, является признание суверенитете прибрежных государств в территориальных водах и включение этих вод в состав государственной территории прибрежного государства. Этот принцип является общепризнанным в советской науке международного права.[I]

I Международное право, I947, стр.253; Международное право, I95I, стр.30I; Международное право, I957, стр.207; К е й л и н, цит.соч., стр.6I; Н и к о л а е в, цит.соч., стр.I4; Ч е р е п а х и н а, цит.соч., стр.4; К о ж е в н и к о в, Советское государство и международное право, стр.2I4; В.М. Л и с о в с к и й, Международное право, Киев, I955, стр.I35; Juraj Andrass Medunarodno pravo, Zaqub I958, стр.96 ; Michal Szuldenfrei, Prawo Morckie, Warszawa, I955, стр.47; Ludwik Ehrlich, Prawo narodow, Krakau I948, стр.446.

Прибрежное государство обладает в территориальных водах всеми вытекающими из суверенитета правами, как и на остальных частях его государственной территории, с ограничениями, предусмотренными в равноправных международных договорах и общепризнанных нормах международного права.

Практика государств признает суверенитет прибрежных государств в территориальных водах. Это выражается в установлении ширины и режима этих вод самими прибрежными государствами. Законы и другие правовые нормы действуют в территориальных водах так же, как и на сухопутные территории прибрежного государства.

В территориальных водах прибрежные государства, как правило, резервируют монопольное право на эксплуатацию естественных ресурсов вод, а также дна и недр лишь за своими гражданами и юридическими лицами.

Прибрежное государство осуществляет свою юрисдикцию в территориальных водах, привлекая к ответственности не только лиц, нарушающих его законы в территориальных водах, но и лиц, совершивших преступления на иностранных судах во время прохода через территориальные воды.

Все это показывает, что территориальные воды входят в состав территории прибрежного государства и что оно обладает суверенитетом над этими водами. Многие буржуазные авторы, отрицающие суверенитет прибрежных государств в территориальных водах, вынуждены признать, что практика государств умеет им провести свою теорию в жизнь.

Нельзя согласиться с утверждением некоторых французских авторов, будто французское законодательство и практика не при-

ют суверенитете Франции над территориальными водами.[1]

Хотя во Франции нет специального закона о режиме территориальных вод, из этого нельзя вывести заключение, что Франция не обладает суверенитетом над территориальными водами. И во Франции внутренним законодательством и судебной практикой регулируется режим территориальных вод. Французские власти осуществляют юрисдикцию в территориальных водах и над проходящими иностранными судами не только в связи с нарушением установленных французскими властями правил, но также в связи с совершением преступлений на борту иностранного судна. Это показывает, что территориальные воды входят в состав территории Франции и подчиняются его суверенитету. На такой же позиции находится и современная судебная практика Франции, как это явствует из решения апелляционного суда Туниса от 20 января 1949 г., где сказано, что Тунис, как и остальные государства, обладает суверенитетом над территориальными водами.[2]

Комиссия международного права ООН в принятых на восьмой сессии статьях (ст.I) признает, что "суверенитет государств распространяется на морской пояс, прилегающий к его берегам и называемый территориальным морем". В комментариях сказано, что права, осуществляемые государством над территориальными водами, не отличаются от тех суверенных прав, которые государство осуществляет над остальными частями его территории.[3]

Выработанная на Женевской конференции конвенция о территориальных водах и прилежащих зонах также признает суверенитет прибрежных государств в территориальных водах. В конвенции

I Cм. Roussseau, op.cit., стр.435

2 Ibidem

3 Report of the International Law Commission covering thw Work of its Eighth Session, стр.37

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

(в ст.2) сказано: "Суверенитет государства распространяется кроме своей сухопутной территории и внутренних вод на морской пояс, примыкающий к его берегам и называемый территориальным морем".

Согласно конвенции, суверенитет распространяется на морское дно и на воздушное пространство над этими водами.

Международный суд в своих решениях англо-албанского спора 1949 года и англо-норвежского спора 1951 года также признал суверенитет прибрежного государства в территориальных водах.

Большинство буржуазных авторов признают, в соответствии с практикой государств, суверенитет над территориальными водами.[I]

В 1950 г., в связи с судебным делом Соединенных Штатов Америки против Техаса, генерал-атторней штата Техас обратился к группе юристов-знатоков международного права для получения их мнения о правах Техаса на землю и на минералы под территориальными водами в Мексиканском заливе. II юристов, к числу которых принадлежали американцы Хэйд, Хадсон, Кельзен, Бингхэм, Бишоп, Мэстерсон, Паунд, Ризенфельд, англичанин Коломбос, француз Жидель и испанец Роман, в общем мемурандуме отмечают: "Следует сказать, что обычаи, традиции и практика стран с 1845 года подтверждают

I См. А. Ф е р д р о с с, Международное право, Москва, 1959, стр.249 О п п е н г е й м, цит.соч., т.I, 2, стр.62,63. C.F e n w i c k, International Law, New York, 1934, p.279, G. G i d e l, Le droit international public de la mer, v.III, Paris, 1934, p.154. K.R. S a s t r y, Studies in International Law, Calcutta, 1952, p.144. O. S v a r l i e n, An introduktion to the Law of Nations, New York, 1955, p.66; G o u l d, op.cit., p.375. C a v a r é, Le droit international public positif. t.I, Paris, 1951, p.256. Max S ö r e n s e n, Law of the sea, New York, 1958, p.232. G. S c h w a r z e n b e r g e r, International Law, vol.I, London, 1945, p.137; Ernesto B a r r o s J a r p a, Derecho international publico, Santiago, 1955, p.307; G. B a l l a d o r e - P a l l i e r i, Diritto internationale publico, Milano, 1946, p.388;

TARTU ÜLIKOOL UNIVERSITAS TARTUENSIS 1632

полное согласие в том, что территориальное прибрежное море, его дно и богатства в пределах его границ находятся под полным суверенитетом прибрежной страны, за исключением лишь принятых правил "мирного прохода" через его воды"[1].

Таким образом одиннадцать современных известнейших буржуазных знатоков международного права признали суверенитет прибрежного государства над территориальными водами.

Однако буржуазные юристы, признающие суверенитет прибрежного государства над территориальными водами, делают это обыкновенно с весьма значительными ограничениями для прибрежного государства, что фактически означает отрицание суверенитета прибрежного государства. Одним из основных ограничений в отношении прибрежного государства буржуазные авторы считают право мирного прохода иностранных военных кораблей, которое якобы вытекает из принципа свободы морей.

Некоторые буржуазные авторы, признавая суверенитет прибрежного государства в территориальных водах, рассматривают при этом суверенитет государства весьма ограниченно, как компетенцию, данную государству международным правом.[2] Признание такого принципа международного права фактически лишает государства права свободно устанавливать режим территориальных вод в согласии с требованиями безопасности и интересами экономики.

Английский автор Лаутерпахт в 1952 году, при обсуждении правового режима территориальных вод в комиссии международного права ООН, внес предложение признать суверенитет прибрежного го-

---

I Ernest R.B a r t l e y, The Tideland oil Controversy, Austin 1953, стр.209

2 H.K e l s e n, Principles of International Law, New York 1952, стр.113

государства в территориальных водах с ограничениями, налагаемыми международным правом на суверенитет государств в территориальных водах. [1]

Датский автор Сёренсен, признавая суверенитет прибрежных государств в территориальных водах, однако, утверждает, что с расширением ширины территориальных вод за пределами трех миль, требуется значительное ограничение суверенитета прибрежных государств в этих водах.[2]

Буржуазные авторы, признающие суверенитет в территориальных водах, обеспечивают прибрежному государству слишком ограниченные права в этих водах. Так, Оппенгейм [3] признает за прибрежным государством следующие права: 1)право эксплуатации морских богатств, 2)право каботажа, 3)право таможенного контроля, 4)право морских церемониалов. Как видно, Оппейнгейм не говорит ничего об обеспечении безопасности прибрежного государства, почему предоставленные им прибрежному государству права являются весьма ограниченными и не обеспечивают его потребностей. Часто буржуазные авторы, признавая суверенитет прибрежного государства над территориальными водами, оставляют право прибрежного государства без точного определения.[4]

Наконец, самым большим недостатком у многих буржуазных авторов является то, что они стараются навязать прибрежным государствам ширину территориальных вод в 3 морских мили, что не

---

1 International law Commission, Fourth Session, Summary Records, стр.7.

2 Sörensen, op. cit., стр.282

3 Оппенгейм, цит.соч., I, 2, стр.65, 66; см.также Lawrence, op,cit., стр.198, 199; Svarlien,op.cit., стр.193

4 Fenwick, op.cit., стр.279.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

отвечает необходимости обеспечения безопасности государства.[1]

Буржуазные авторы, признающие суверенитет прибрежных государств в территориальных водах, однако очень часто, чрезмерно ограничивая ширину этих вод, признавая право прохода иностранных военных кораблей и обеспечивая прибрежным государствам весьма ограниченные права, не обеспечивают надобности защиты безопасности и экономических интересов прибрежных государств.

3. СОВЕТСКАЯ ВЛАСТЬ В ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ ВОДАХ.

Советский Союз в своей практике признает суверенитет прибрежного государства в территориальных водах. Соответственно практике Советского Союза территориальные воды составляют часть территории государства, на которую распространяется его суверенитет вместе с вытекающими из него последствиями.

Буржуазные государства, как мы видели, в своей практике также признают территориальные воды частью территории государства и подчиненными его суверенитету. Несмотря на такое внешнее сходство, существует глубокое различие между властью Советского Союза и властью буржуазных государств в территориальных водах.

Суверенитет Советского Союза есть подлинный народный суверенитет, принадлежащий всему трудовому народу. Согласно конституции: "Вся власть в СССР принадлежит трудящимся города и деревни в лице Советов депутатов трудящихся" [2]. Трудящиеся поль-

---

I См. например S c h w a r e n b e r g e r, op. cit., lk.138
S v a r l i e n. op. cit., стр.66

2 Конституция Союза Советских Социалистических Республик, ст.3

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

зуется властью действительно в интересах всего народа, в целях дальнейшего развития нашего народного хозяйства. В буржуазных государствах власть принадлежит господствующему буржуазному классу, который осуществляет ее в своих интересах для укрепления буржуазного государства и для сохранения эксплуатации. Уже это говорит о диаметральной противоположности между советской властью и властью буржуазных государств в территориальных водах.

В территориальных водах Советскому Союзу принадлежит не только суверенная власть; в соответствии с конституцией территориальные воды составляют государственную социалистическую собственность, как мы это выше уже видели.

Социалистическая собственность составляет достояние всего народа и предназначена для дальнейшего подъема экономического и культурного уровня всего народа.

В буржуазных государствах также существует государственная собственность. Однако эта государственная собственность основана на эксплуатации, составляет собственность буржуазного класса и обслуживает его интересы, а не интересы всего народа.

Советский Союз является союзным государством, состоящим из 15 добровольно объединившихся союзных республик. Соответственно конституции каждая советская республика имеет свою территорию, которую нельзя изменить без согласия соответствующей союзной республики. На основании конституций союзных республик земля, недра и воды также составляют государственную социалистическую собственность. И здесь под упомянутыми в конституции водами следует понимать и территориальные воды. Поэтому при рассмотрении территориальных вод в Советском Союзе необходимо обратить внимание на то, к какой Союзной республике принадлежит данная часть

моря, ибо территориальные воды составляют часть территории соответствующей союзной республики. Однако на основании конституции территория союзных республик является также территорией СССР, на которую распространяется суверенитет СССР в границах, предусмотренных конституцией. Согласно ст.14 конституции СССР в компетенцию Советского Союза в лице его высших органов государственной власти и государственного управления входят: заключение и ратификация международных договоров, вопросы войны и мира, организация обороны СССР, установление основных начал пользования землей, недрами земли и водами. Таким образом, к компетенции СССР относится заключение международных договоров, касающихся правового режима территориальных вод, а также определение правового режима территориальных вод, в согласии с потребностями безопасности государства. Так как к компетенции СССР относится право установление основных начал пользования землями, недрами и водами, то союзные республики могут издавать акты, имеющие законную силу, относительно пользования территориальными водами, урегулирования рыболовства в них и других вопросов в связи с пользованием водоемами.

Территориальные воды неразрывно связаны с территорией и подчиняются правовому режиму последней.

Буржуазные ученые, стремящиеся показать, что территориальные воды составляют часть открытого моря, в своих доводах часто опираются на то обстоятельство, что территориальные воды не могут быть отчуждаемы отдельно от территории, а лишь вместе с территорией. Из этого буржуазные теоретики делают вывод, что территориальные воды не имеют свойств территории, одной из свойств которой является ее отчуждаемость.

Но буржуазные ученые подходят к вопросу односторонне. Дело в том, что и гражданское право буржуазных государств признает ряд так называемых принадлежностей вещей, которых нельзя отчуждать без главной вещи.

Территориальные воды надлежит рассматривать как такую же принадлежность, отчуждение которой без главной вещи - берега не может произойти.[I] В истории неизвестны случаи, когда территориальные воды были бы отчуждены без отчуждения берега, хотя некоторые ученые, как Бинкеругк, держались этой позиции.

Ввиду того, что территориальные воды являются по отношению к берегу принадлежностью, правовой режим берега распространяется и на территориальные воды. Например, нейтралитет государства распространяется также на территориальные воды; в том случае, когда государство является воюющей стороной, территориальные воды считаются театром военных действий.

Если одно государство сдает другому государству в аренду часть прибрежной территории с временной передачей суверенитета, то вместе с территорией переходят под суверенитет другого государства и территориальные воды. Так в свое время обстояло дело в Китае, когда вместе с арендуемой территорией к арендатору переходил также суверенитет в территориальных водах. Соединенные Штаты Америки, создавая военные базы в интересах своей агрессивной политики, арендуя различные части территории от зависимых от них капиталистических государств, получают в аренду и прибрежные территориальные воды на таком расстоянии, на каком они ранее образовали часть территории государства дающего их на

I См. Л е д ы х е н с к и й, цит.соч., стр.46.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

аренду.[1]

Советский Союз получил на основании мирного договора с Финляндией в 1947 г. в аренду, в пользование и в управление район Порккала-Удд вместе с территориальными водами, как это прямо выражено в мирном договоре.[2]

С демилитаризацией известных районов соответствующий режим распространяется также на принадлежащие к нему территориальные воды. Например, следует считать, что за демилитаризацией Аландских островов последовала и демилитаризация принадлежащих к островам территориальных вод. На основании мирного договора с Италией в 1947 г. в отношении демилитаризованных островов следует признать, что демилитаризации подлежали и территориальные воды около этих островов. Так обстоит дело и на Шпицбергене. Поэтому понятно, почему Советский Союз заявил протест, когда Норвегия намеревалась уступить Шпицберген в распоряжение Соединенных Штатов Америки для устройств там морской базы. Устройство морской базы на Шпицбергене находится в прямом противоречии с Парижским договором 1920 г., на основании которого Шпицберген был демилитаризован.[3]

Суверенитет Советского Союза в территориальных водах выражен в законах и в международных договорах. В Советском Союзе отсутствует единый акт, регулирующий правовой режим территориаль-

---

I В сепаратном мирном договоре с Японией, ст.3-я, говорится, что Соединенные Штаты осуществляют на переходящих под их опеку островах, со включением территориальных вод, законодательство, юрисдикцию и административное право.

2 См.Мирный договор с Финляндией 1947 г., ст.4; в подписанном с Финляндией в Москве 19 сент.1955 г. протоколе Советский Союз отказался от своих прав на аренду Порккала-Удд. "Известия" от 20 сентября 1955 г.

3 См.Ноте Советского правительства Норвегии от 15 октября 1951г., "Правда" от 16 октября 1951 г.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

ных вод, и относящиеся к этому предмету постановления разбросаны в нескольких отдельных актах. Законами, регулирующими правовой режим территориальных вод, можно прежде всего считать декрет о земле от 28 октября 1917 г. и декрет от 18 февраля 1918 г. о национализации недр земли и вод. В этих декретах не говорится прямо о территориальных водах, но установленные этими декретами правила, относящие право частной собственности на землю, недра и воды и признающие их государственной социалистической собственностью, распространяются также на территориальные воды, как на часть государственной территории.

В конституции Советского Союза земля, недра и воды признаются государственной социалистической собственностью; эти предписания конституции распространяются также на территориальные воды.

Из указанных актов следует, что территориальные воды составляют часть советской территории, являются государственной социалистической собственностью и полностью подчиняются суверенитету Советского государства. Отсюда ясно, что вместе с образованием Советского государства образовались также новые, отличающиеся от территориальных вод капиталистических государств, с о в е т с к и е т е р р и т о р и а л ь н ы е в о д ы, по своему правовому характеру и действующей над ними власти совершенно отличные от территориальных вод капиталистических государств.

Подобно Советскому Союзу и законодательство стран народной демократии как социалистических государств признает суверенитет в территориальных водах. Например, в румынском законодательстве указывается, что "Румынская Народная Республика осуще-

TARTU ÜLIKOOL UNIVERSITAS TARTUENSIS 1632

вляет свой суверенитет над территориальными водами на основе действующих законов, принципов международного права, соглашений и конвенций, заключенных с иностранными государствами"[1].

В этих актах не говорилось прямо о ширине территориальных вод. Однако Советское государство[2], а именно РСФСР, будучи правопреемником царской России, вступило во владение ее территорией на всем том протяжении, на каком она перешла под власть РСФСР, в том числе и над территориальными водами. Территориальные воды перешли к правопреемнику царской России - Российской федерации на протяжении, предусмотренном в соответствующих актах, действовавших в царской России и ширина советских территориальных вод в Финском заливе была урегулирована мирным договором, заключенным с Финляндией с 1920 г.

Первым актом, регулировавшим правовой режим территориальных вод молодого Советского государства и их ширину, было постановление СНК РСФСР от 28(15) мая 1918 г. "Об учреждении Пограничной Охраны". Этим постановлением была установлена ширина территориальных вод в 12 морских миль.

Следующим актом, регулировавшим правовой режим советских территориальных вод и определившим также их ширину был декрет СНК РСФСР от 24 мая 1921 г. "Об охране рыбных и звериных угодий в Северном Ледовитом океане и Белом море"[3].

---

1 См.ст.3 декрета "О режиме территориальных вод Румынской Народной Республики" от 21 января 1956 г.; ст.4 декрета "Об установлении и охране границы Народной Республики Албании" от 4 сентября 1952г.; ст.23 декрета "Об охране государственных границ Польской народной Республики от 23 марта 1956г.; ст.5 и 6 Указа "О территориальных и внутренних водах Народной Республики Болгарии" от 10 октября 1951г.

2 Ф.И.К о ж е в н и к о в, Русское государство и международное право,1947,стр.10,11; Советское государство и международное право,стр.31,32.

3 СУ РСФСР,1921,ст.259.О регулировании пространства воздушного над территориальными водами,Декрет СНК РСФСР от 17 января 1921г "О воздушных передвижениях" см.СУ РСФСР 1921 г.№ 6,ст.40.

TARTU ÜLIKOOL UNIVERSITAS TARTUENSIS 1632

В ст.I-ой декрета сказано, что Советскому государству принадлежит право на "исключительную эксплуатацию рыбных и звериных угодий в Белом море" и в территориальных водах на расстоянии I2 морских миль от берега.

Акт этот был направлен против западных империалистов, в особенности против английских империалистов, которые, используя то обстоятельство, что советская власть еще не вполне укрепилась в отдаленных частях нашей великой Родины, стремились вредить Советскому государству, эксплуатируя естественные богатства его территориальных вод и даже стараясь захватить отдельные части советской территории. Упомянутые акты после образования СССР остались основой урегулирования правового режима советских территориальных вод.

Помимо упомянутых актов советскими властями был издан ряд декретов и постановлений, регулировавших те или другие вопросы правового режима территориальных вод.[I] Из них можно назвать декрет СНК РСФСР от 2 марта I923 г. о порядке эксплуатации рыбных и морских звериных промыслов на Дальнем Востоке.[2] В этом декрете признается суверенитет Советского государства в территориальных водах, но, исходя из международного положения того периода и желания Советского государства установить добрососедские отношения с другими государствами, названным декретом допускается при известных условиях иностранцам заниматься рыболовством и звериным промыслом в территориальных водах Дальнего Востока.

I Перечень этих актов см. Н и к о л а е в, цит.соч., стр.24I-246

2 СУ РСФСР I923, № 36, ст.378.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

Так мы видели, как уже в первых законодательных актах признается суверенитет Советского государства над территориальными водами.

После образования Советского Союза, в согласии с § I4 Конституции СССР, право законодательства в отношении территориальных вод перешло в компетенцию Советского Союза.

Актом, регулировавшем более тридцати лет правовой режим территориальных вод Советского Союза, является принятое ЦИК и СНК I5 июня I927 г. "Положение об охране государственных границ Союза ССР"[I] Названным актом ширина советских территориальных вод определяется в I2 морских миль, считая с наибольшего отлива, исключая случаи, предусмотренные в международных соглашениях.[2] Акт подробно регулировал правовой режим советских территориальных вод, признавая суверенитет Советского Союза в территориальных водах.

Указом Президиума Верховного Совета от 5 августа I960 г. было утверждено новое "Положение об охране государственной границы Союза Советских Социалистических Республик".[3]

Новое положение является в известной мере кодификацией норм, регулировавших до принятия его правовой режим наших территориальных вод. В новом положении также устанавливается шириной наших территориальных вод I2 морских миль, считая "от линии наибольшего отлива как на материке, так и вокруг островов" (ст.3).

В новом положении признается суверенитет Советского государства в территориальных водах и предусматриваются права советских органов для осуществления контроля над судами, проходящим через территориальные воды, для того чтобы обеспечить безопасность нашей родины и его экономические интересы.

Правовой режим советских территориальных вод регулируется еще рядом других юридических актов, из которых прежде всего можно назвать Таможенный кодекс и отдельные статьи принятого в I927 г. Кодекса торгового мореплавания[4] как статьи 70-72, У приложение, ст. I, и IX приложение, ст.I, в которых каботажное плавание предоставляется только советским судам и лоцманская служба

I СЗ СССР, I927 г., ст. I, № 62, стр.625.

2 В заключенном с Финляндией в I920 г. мирном договоре была предусмотрена ширина территориальных вод в Финском заливе в 4 морских мили. Эта ширина применялась до заключения с Финляндией в I940 г. мирного договора. С того времени ширина советских территориальных вод в Финском заливе составляет I2 морских миль.

3 "Ведомости Верховного Совета СССР", I0 сентября I960 г., № 29.

4 Кодекс торгового мореплавания Союза ССР, I950.

лишь советским границам, и в которых утверждается, что Советскому союзу принадлежит исключительное право подъема имущества, затонувшего в его территориальных и внутренних водах.

Постановление ЦИК и СНК СССР от 24 августа 1928 г. "О пользовании радиоустановками иностранными судами во время нахождения их в водах Союза ССР"[1] регулирует пользование радиостанциями на известном расстоянии от берега.[2]

Ст.I принятой 7 августа 1935 г. воздушного кодекса [3] говорит, что Советскому Союзу принадлежит "полный и исключительный суверенитет над воздушным пространством Союза ССР" над советской территорией, включая и территориальные воды.

Ст.2 постановления СНК СССР от 25 сентября 1935 г. "О регулировании рыболовства и охране рыбных запасов" гласит: "В состав морских рыбохозяйственных водоемов входят внутренние морские воды Союза ССР и прибрежная морская полоса шириной в I2 морских миль".[4]

Помимо вышеприведенных актов вопросы правового режима территориальных вод трактуются еще в ряде инструкций, изданных правительственными учреждениями. В этих инструкциях на основании действующих законов и постановлений разрешаются конкретные вопросы пользования территориальными водами. Из подобных инструкций можно привести прежде всего: "Инструкцию для плавания судов в

I СЗ СССР, I928, № 48, ст.43I

2 Постановление ЦИК и СНК СССР от 3 августа I930г. "О водном пространстве Финского залива, на которое распространяется власть органов Союза ССР и РСФСР, регулировало правовой режим советских территориальных вод и их ширину в Финском заливе. СЗ СССР,I930, отд.I, № 44, ст.450.Не действует более.

3 СЗ СССР I935, отд.I, ст.359.

4 СЗ СССР,I935, отд.I, ст.420.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

[illegible]ных водах в пределах зоны обстрела береговых батарей в мирное время"[1], в которой были предусмотрены правила для пользования территориальными водами для судоходства поблизости береговых батарей и была указана возможность закрытия известных частей территориальных вод для прохода судов. "Общая инструкция о взаимоотношениях органов власти СССР с иностранными военными и торговыми судами в мирное время" урегулировала правовой режим иностранных судов в территориальных водах.[2]

Впоследствии были изданы "Временные правила для иностранных военных кораблей, посещающих воды СССР"[3], регулирующие режим военных кораблей иностранных государств в советских водах и порядок посещения ими советских портов.

Наконец, упомянем еще "Правила для входа судов в районы с ограничением свободного пути следования"[4], предоставляющие советским властям право запрещать судам вход в некоторые прибрежные районы СССР или ограничивать свободный выбор пути при плавании в них.

Все вышеприведенные акты, регулирующие или регулировавшие правовой режим советских территориальных вод, исходят из позиции, что территориальные воды образуют часть советской территории и подчиняются суверенитету Советского Союза.

Укрепление суверенитета Советского государства в территориальных водах происходило в упорной борьбе с западными империалистами, стремившимися препятствовать укреплению суверенитета в территориальных водах и навязать Советскому государству мири-

---

1 Приказ РВС СССР от 5 июля 1924г. № 897. Не действует более.
2 Приказ РВС от 22 июня 1925г. № 641. Не действует более.
3 "Циркуляр Гидрографического Управления" от 28 марта 1931г. № 114.
4 "Извещение мореплавателям", 1936г. № 103.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

ну территориальных вод в 3 морских мили, далеко не обеспечивающую безопасность нашей Родины и защиту ее экономических интересов. Подобные домогательства составляли часть общего похода, предпринятого западными империалистами против Советского государства и имевшего целью ослабление его обороноспособности и содействие оккупации Советского государства и ликвидации советского строя.

Правительство Великобритании, развивая политику против Советского правительства, не признавало прав Российской Федерации по декрету от 24 мая 1921 г. и стремилось различными средствами заставить отменить этот декрет. Под покровительством правительства Великобритании английские рыболовные суда продолжали после издания вышеназванного декрета ловить рыбу в советских территориальных водах. Советские власти задержали ряд рыболовных судов под флагом Великобритании, нарушивших правовой режим советских территориальных вод. В марте 1922 г. были задержаны тральщики "Магнета" и "Ст.Хуберт", в марте 1923 г. тральщик "Джемс Джонсон" и несколько позднее "Леди Астор".I

В дипломатической ноте, направленной Великобританией правительству РСФСР 28 апреля 1923 г., Советское правительство обвиняется в нарушении принципы свободы открытого моря и в самовольном увеличении ширины территориальных вод. Великобританское правительство старается показать, будто ширина территориальных вод в 3 морских мили является общепризнанной и обязательной для всех государств. Правительство Великобритании требовало от Советского правительства отмены декрета 24 мая 1921г. Свое требование Великобритания подкрепила угрозой вооруженной интервенции,

---

I "Внешняя политика СССР. Сборник документов", т.II, стр.745 760.761.

послав свои военные корабли в советские территориальные воды, чтобы под защитой оружия рыболовные суда Великобритании могли продолжать эксплуатацию советских морских богатств. Помощник государственного секретаря Макнейл заявил в палате общин, что командир корабля получил инструкцию "предупредить вмешательство в рыбной промысел английских судов" вне пределов трехмильной зоны, применяя силу, если это будет необходимо.

Правительство РСФСР в своей ответной ноте от 7 мая 1923г. указывало, что каждому правительству, исходя из его суверенитета, принадлежит право определить такую ширину территориальных вод, которая является необходимой для защиты его суверенитета. В ноте говорится: "Сужение при современных технических средствах полосы территориальных вод до трех морских миль означало бы не подтверждение принципа суверенитета прибрежного государства", а лишение его возможности охранять с берега свои экономические интересы".[1]

Что касается подчеркнутой в ноте Великобритании ширины в 3 морских мили, то в ноте Советского правительства указывается, что здесь дело идет не о той или другой ширине территориальных вод, но "о праве Российского правительства запрещать иностранцам рыбную ловлю в прибрежной полосе той или другой ширины"[2].

Советское правительство отклонило все незаконные требования Великобританского правительства, представлявшие собой грубое вмешательство во внутренние дела Советского государства и нарушение его суверенитета.

Чтобы добиться от Советского правительства отмены уста-

---

1 "Внешняя политика СССР. Сборник документов", т.II, стр.746,747.
2 Там же, т.II, стр.746, 747.

новленного им справедливого режима территориальных вод, со стороны Великобритании последовали новые угрозы в ультиматуме Керзона от 8 мая 1923 г. Но и эта политика "воинствующего империализма" [1], как заметил И.В.Сталин, не дала английским империалистам желательных результатов. Все же, чтобы лишить западных империалистов возможности организовать провокации против Советского Союза и укрепить мир, Советское правительство дало согласие обеспечить за гражданами Великобритании известные права в советских территориальных водах в определенных районах Северного Ледовитого океана.[2] В ноте Советского правительства говорится: "Российское правительство всю проблему о территориальных водах рассматривало и будет рассматривать исходя из того миролюбия, которым оно всегда руководится в своей внешней политике"[3].

22 мая 1930 г. Советский Союз заключил с Великобританией временное соглашение, на основании которого гражданам Великобритании было предоставлено право ловить рыбу в Северном Ледовитом океане на побережьи Советского Союза между 32° 48' восточной долготы и на Белом море до 60°10' северной широты на расстоянии до 3 морских миль от берега. Таким образом Советский Союз твердо защищал свои суверенные права в территориальных водах и попытки Великобританского правительства навязать Советскому правительству ширину территориальных вод в 3 морских мили окончились провалом.

Японские империалисты также неоднократно нарушали правовой режим территориальных вод Советского Союза и требовали таких преимуществ в советских территориальных водах, которые

I И.В.Сталин, Сочинения, т.6, стр.286. Москва,1945.

2 История дипломатии, т.Ш, стр.285, Москва 1945; Дипломатический словарь, Москва,1948, т.I, стр.786.

3 "Внешняя политика СССР. Сборник документов", т.П, стр.748.

нарушали бы суверенитет Советского Союза. Однако, подобные домогательства японских империалистов окончились полным провалом.

Примером многочисленных нарушений суверенитета Советского Союза в территориальных водах японскими империалистами можно привести не мало.

Ночью 18 сентября 1923 года в Советский порт Сморгу вошел с потушенными огнями японский пароход "Сидней Мару", который без разрешения местных властей стал вывозить имущество находящееся на территории предоставленной японским гражданам концессией. После протеста советских властей японский пароход ушел. Через два дня, 20 сентября, с острова Сахалина прибыли два японских миноносца, которые стали у берега в советских территориальных водах с оружием без чехлов и под их прикрытием пароход "Сидней Мару" вновь прибыл в порт Сморгу и начал вывозить имущество" I.

20 октября 1923 г. 4 японских миноносца самовольно вошли в территориальные воды Советского Союза и задержали в устье реки Амура советское судно, снимавшее ограждения сахалинского фарватера. Судно было задержано японскими военными кораблями в течение 48 часов. Против такого самоволия японских военных кораблей Советское правительство заявило решительный протест нотой от 27 октября 1923 г., вместе с тем выразив надежду, что японское правительство:

" I. Воспретит японским военным судам входить в гавани территориальных вод СССР без необходимого разрешения соответствующих властей;

2. Назначит строжайшее следствие относительно обоих

I "Внешняя политика СССР. Сборник документов" т.П, стр.315

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

случаев насилия и подвергнет виновных строгой законной ответственности;

3. Возместит убытки, причиненные правительству СССР насильственными действиями в обоих случаях" [1].

По этому же вопросу были посланы дипломатические ноты Советского правительства также правительствам Англии, Франции и Соединенным Штатам Америки.

17 января 1926 г. японцы как пираты потопили советский катер "Анна" и сторожевую шлюпку "Вега" в советских территориальных водах недалеко от побережья Сахалина, причем экипаж обоих судов утонул.

Но и такими пиратскими действиями японцам не удалось добиться отмены установленного Советским Союзом правового режима территориальных вод. Советский Союз решительно протестовал против такого нарушения его суверенитета.

Исходя из политики добрососедского сотрудничества, Советский Союз обеспечил, на основании заключенной в 1928 г. конвенции, японским гражданам в известных районах у побережья Дальнего Востока право рыболовства в советских территориальных водах. Это соглашение находится в полном согласии с суверенитетом Советского Союза.

Японское правительство конвенцией 1928 г. признало суверенитет Советского Союза в территориальных водах, рассматривая предоставленное японцам право рыболовства как льготу "дарованную Союзом Советских Социалистических Республик". Названная конвенция была неоднократно продлена. В последний раз с некоторыми изменениями с I января 1944 г. она была продлена на

---

1 "Внешняя политика"СССР. Сборник документов", т.П, стр.314-315

на 5 лет [1]; однако, в связи с состоянием войны между Японией и Советским Союзом конвенция прекратила свое действие. Обеспечивая японским гражданам известные права на рыболовство в своих территориальных водах на Дальнем Востоке, Советское государство отклонило, однако, все притязания Японии, которые не были в согласии с суверенитетом Советского Союза.

Несмотря на ходатайства Японии, предоставленные японским гражданам права были при последующих продлениях конвенции постоянно уменьшаемы.

Когда Япония в 1936 г. потребовала от Советского Союза предоставления ей права рыболовства для своих граждан в советских территориальных водах на протяжении всего побережья Тихого океана сроком на 12 лет, то Советский Союз решительно отверг это требования, отвечая: "Советское правительство не может согласиться на установление такого, противоречащего советскому суверенитету порядка" [2].

В 1939 г., в связи с переговорами между Советским Союзом и Японией по поводу продления рыболовной конвенции 1928 г., когда японские представители вновь предъявили чрезмерные требования для обеспечения права рыболовства японским гражданам в территориальных водах СССР на Дальнем Востоке, представитель Советского Союза выступил с заявлением, в котором указывается: "договор на рыболовные участки, находящиеся на советском побережьи в советских территориальных водах и являющиеся с о б с т в е н н о с т ь ю С С С Р, не может быть ничем иным, как односторонним актом Советского правительства и относится к суверен-

---

1 "Внешняя политика Советского Союза в период Отечественной войны", т.II, стр.99-102.

2 "Внешняя политика СССР.Сборник документов", т.IУ, стр.135.

ным правом Советского государства" [1].

Соединенные Штаты Америки также нарушали правовой режим территориальных вод Советского Союза на Дальнем Востоке. В 1920 году станция магнитных наблюдений и геодезических измерений Соединенных Штатов Америки поставила свой знак на берегу Советского Союза на мысе Пушно в заливе Эмма, из чего усматривается, что американский береговой крейсер "Бэр" производил там магнитные наблюдения. На знаке была надпись: "Станция магнитного наблюдения и геодезических измерений побережья Соединенных Штатов. За справками обращаться к главнокомандующему в Вашингтоне. За снятие знака - штраф 250 долларов или тюремное заключение". Так как названный залив составляет территориальные воды Советского Союза, подобные действия являлись прямым нарушением суверенитета Советского Союза. Народный комиссар по иностранным делам Советского Союза заявил своей телеграммой от 16 декабря 1924 г. протест против таких действий властей Соединенных Штатов Америки.[2] В телеграмме сказано: "Решительно протестуя перед правительством Соединенных Штатов Америки против таких незаконных поступков его должностных лиц, не различающих, где кончается территория их государства и начинается территория другой суверенной страны, считаю долгом отметить, что подобные нарушения законных прав СССР, если таковые нарушения повторятся, будут решительно пресечены Советским правительством".

Так Советский Союз защищал свой суверенитет в территориальных водах, отражая все атаки империалистических великих держав против этого принципа.

---

1 "Внешняя политика СССР. Сборник документов", т. IV, стр. 404.
2 Там же, т. V, стр. 943, 944.

Такие в международных договорах, заключенных Советским Союзом, твердо выражена позиция, что территориальные воды составляют часть территории государства и подчиняются его суверенитету. Названная позиция выражена в весьма многих различных договорах, заключенных Советским Союзом с другими государствами, как в мирных договорах, рыболовных конвенциях, пограничных договорах, торговых договорах, договорах о торговле и мореплавании.

В этих договорах весьма часто не говорится прямо о характере власти прибрежного государства в территориальных водах, но из предписаний договоров все же можно без сомнения заключить, что этими договорами признается суверенитет прибрежного государства в территориальных водах. Таким образом Советский Союз в своих международных отношениях неуклонно боролся за безопасность государств и за охрану их экономических интересов, признавая суверенитет прибрежных государств в территориальных водах и отказывал от всяких соглашений, находившихся в противоречии с суверенными правами прибрежных государств в этих водах.

§ 4. ВЫТЕКАЮЩИЕ ИЗ СУВЕРЕНИТЕТА ОСНОВНЫЕ ПРАВА ПРИБРЕЖНЫХ ГОСУДАРСТВ В ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ ВОДАХ.

Большое практическое значение имеет вопрос о правах прибрежных государств в территориальных водах.

Буржуазные авторы, отрицающие суверенитет государства в территориальных водах, стараются ограничить до минимума и право прибрежных государств в этих водах. Они говорят только о "полицейских правах", о "правах надзора", или, в крайнем случае, о "некоторых суверенных правах". Они, как правило, не дают прибрежным государствам монопольного права на эксплуатацию естественных

TARTU ÜLIKOOL · UNIVERSITAS TARTUENSIS · 1632

ресурсов, спасение затонувшего имущества и запрещение прохода иностранных военных кораблей.[1] Такие ограничения прав прибрежных государств в территориальных водах делаются в интересах капиталистических кругов империалистических государств, старающихся обогатиться за счет эксплуатации естественных ресурсов территориальных вод других государств, а также в интересах некоторых агрессивных кругов, стремящихся использовать заход военных кораблей и пребывание в иностранных территориальных водах для вмешательства в агрессивных целях во внутренние дела других государств и для подготовки контрреволюционных мятежей.

Те буржуазные авторы, которые признают суверенитет государств в территориальных водах, стараются дать исчерпывающий перечень прав прибрежных государств.[2] Такая попытка неправильна.

Прибрежные государства, как указано, обладают в территориальных водах суверенитетом, как на остальной части их территории, только с единственным, покоящимся на международном обычном праве, ограничением, признающим мирный проход иностранных торговых судов через эти воды.[3] Мы не в силах дать исчерпывающий постоянно действующий перечень всех прав прибрежного государства в территориальных водах, и можем говорить лишь об основных, вытекающих из суверенитета, правах прибрежных государств.

Государство всегда вправе изменять правовой режим своих территориальных вод в согласии с экономическими потребностями и интересом обеспечения безопасности.

---

1 См. A m a h, op.cit., стр.129; L e F u r, op.cit., стр.423; M a r c e l S i b e r t, Traité de droit international public, v.I, Paris 1951, стр.955.

2 См. О п п е й н г е й м, цит.соч., т.I,2,стр.65,66; v a r l i e n, op.cit., стр.193.

3 См. выступление представителя СССР С.Б.Крылова на восьмой сессии Комиссии международного права, "Yearbook of the International Law Commission 1956", vol.1 стр. 205.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

В статьях Комиссии Международного права (ст.17) говорится о правах прибрежных государств принимать в территориальных водах меры к охране безопасности и других интересов, которые они вправе защищать на основе "выработанных правил и остальных норм международного права". В Женевской конвенции 1958 г. говорится о правах прибрежных государств в территориальных водах в связи с мирным проходом иностранных судов. В конвенции указано (ст.16), что прибрежное государство вправе принять в своих территориальных водах все меры необходимые для запрещения "не мирного" прохода. В таком виде конвенция слишком ограничивает суверенные права прибрежных государств в территориальных водах.

Основными вытекающими из суверенитета правами являются:

1. Право регулировать проход судов через территориальные воды.

2. Право резервировать рыболовство и эксплуатацию естественных ресурсов только для своих граждан.

3. Право на каботажное судоходство, на оказывание помощи и спасение на море и на подъем потонувшего имущества.

4. Право на защиту таможенных и фискальных интересов.

5. Право на обеспечение безопасности судоходства.

6. Право санитарной охраны.

7. Право регулировать пользование радиоустановками.

8. Право устанавливать предписания для морских церемоний.

9. Право гражданской и уголовной юрисдикции.

10. Право преследования.

Таковы, примерно, основные права, принадлежащие прибрежному государству в территориальных водах. Эти права вытекают

TARTU ÜLIKOOL UNIVERSITAS TARTUENSIS 1632

именно из суверенитета прибрежного государства над территориальными водами; они необходимы для обеспечения его безопасности и для защиты его экономических интересов, а равно и интересов его граждан.

В дальнейшем рассмотрим в отдельности основные права прибрежного государства в территориальных водах.

I. ПРОХОД СУДОВ ЧЕРЕЗ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫЕ ВОДЫ.

а) Торговые суда.

В интересах международного торгового судоходства необходимо обеспечить возможность мирного прохода иностранных торговых судов через территориальные воды. Пути международного судоходства во многих случаях проходят через территориальные воды, закрытие которых для прохода иностранных торговых судов представляло бы серьезное препятствие судоходству и повлекло бы за собой острые международные конфликты. Поэтому предоставление иностранным торговым судам возможности прохода через территориальные воды содействует добрососедскому сотрудничеству на международной арене.

Наряду с потребностями нормального торгового судоходства, заход судов в территориальные воды других государств и их пребывание там обусловлены также случаем так называемого вынужденного захода, вызванного условиями погоды или морскими авариями. Предоставление возможности захода и остановки в территориальных водах иностранным торговым судам в таких случаях обслуживает интересы безопасности мореплавания.

Проход иностранных торговых судов может угрожать безо-

TARTU ÜLIKOOL UNIVERSITAS TARTUENSIS 1632

пасности прибрежного государства и его экономическим интересам. Поэтому право прохода через территориальные воды нельзя рассматривать как абсолютное право, не подлежащее никакому ограничению, на такой неправильной позиции находятся некоторые буржуазные авторы, считающие территориальные воды частью открытого моря.

Из суверенитета прибрежного государства вытекает право урегулировать проход торговых судов через его территориальные воды как внутренним законодательством, так и международными договорами в согласии с потребностями обеспечения безопасности и защиты экономических интересов.

Проход торговых судов через территориальные воды должен происходит в согласии с правилами, установленными прибрежным государством, без их нарушения. Только такой проход называется "мирным проходом".

Признание права мирного прохода торговых судов выработалось в практике государств уже в конце периода феодализма, как мы видели выше, в связи с рассмотрением исторического образования правового режима морей.

Уже Гроций утверждал, что государство "navigation inerram et innoxiam " не может препятствовать в прибрежном море. Гроций пришел к этому заключению на основании существовавшего на материке положения, согласно которому иностранцам было разрешено передвижение через территорию. Он указывал: "quando nec per terram talis transitus prohiberi non potest".

Начиная с конца XVIII столетия право мирного прохода торговых судов через территориальные воды является в научных трудах общепризнанным принципом.[I] Лишь отдельные авторы, рассматри-

---

I I.S u r l a n d, Grundzüge des Europäischen Seerechts, Hannover, 1750.

TARTU ÜLIKOOL UNIVERSITAS TARTUENSIS 1632

вавшие территориальные воды как собственность, предлагают запрещать иностранным судам проход через них.[1] Но эти авторы являются единичными исключениями и, как общее правило, можно считать, что в научных трудах признается, в согласии с практикой государств, право мирного прохода иностранных торговых судов через территориальные воды.

Такой позиции придерживаются все без исключения дореволюционные русские авторы международного права. Так например, Мартенс утверждает: "Необходимо заметить, что власть прибрежного государства как над береговыми, так и над территориальными морями не должна быть понимаема в смысле полного исключения этих вод из числа естественных артерий международных оборотов"[2].

Право мирного прохода торговых судов через территориальные воды признается многими международными договорами и внутренним законодательством государств.

Статьей 2-х конвенции о режиме судоходных путей международного значения, заключенной в Барселоне в 1921г., договорившиеся государства "разрешают транзит через свои территориальные воды соответственно условиям и ограничениям, установленным обычаями"[3].

В мирных договорах с Италией и Финляндией 1947 г. гражданам Объединенных наций предоставляется национальный режим или

---

1 D.A.A z u n i, Système universel de principes de droit maritime de l'Europe, Paris, 1789, стр.91

2 Ф. М а р т е н с, Современное международное право, т.I, СПБ, 1904, стр.392.

3 Из международных договоров, признающих мирный проход торговых судов через территориальные воды, можно назвать прежде всего ст.387-б Версальского мирного договора, в которой признается право мирного прохода торговых судов союзных и объединенных наций через территориальные воды Германии. Такое же право признается ст.218 Нейиского мирного договора с Болгарией и Севрскими мирными договорами с Турцией относительно территориальных вод этих государств.

TARTU ÜLIKOOL UNIVERSITAS TARTUENSIS 1632

режим наибольшего благоприятствования во всех вопросах, касающихся торговли и мореплавания, до заключения торговых договоров, в течение I8 месяцев со дня вступления в силу мирных договоров.

В статьях, принятых в I930 г., как и в конвенции, выработанной на Женевской конференции I958 г., признается право мирного прохода торговых судов. В конвенции сказано: "При условии соблюдения правил настоящих статей, суда всех государств, как прибрежных так и неприбрежных, пользуются правом мирного прохода через территориальное море"[I].

Право мирного прохода торговых судов по территориальным водам признается внутренним законодательством всех буржуазных государств.[2] При этом в законодательстве буржуазных государств предусмотрено закрытие, в интересах безопасности, отдельных участков территориальных вод для прохода торговых судов. О закрытии отдельных участков территориальных вод доводится до сведения мореплавателей в официальных изданиях.

Советский Союз, борясь за добрососедское сотрудничество на международной арене, признает своим внутренним законодательством и международными договорами право мирного прохода иностранных судов через территориальные воды. В ст.2-ой "Инструкции для плавания судов в береговых водах в пределах зоны обстрела береговых батарей в мирное время" было сказано: "В пределах территориальных вод имеют право беспрепятственного плавания торговые суда СССР и торговые суда иностранных держав, за исключением специальных зон.."[3].

I Ст.4 проекта в Гааге I930 г. и ст.I4 п.I Женевской конвенции.

2 Оппенгейм, цит.соч., т.I,2, стр.66; Хайд, цит. соч., т.2, стр.252; Хиггинс и Коломбос, цит.соч., стр.90 и сл.

3 Приказ РВС СССР от 5 июля I924 г.№ 897; заменен правилами для входа судов в районы с ограничением свободного пути следования от I936 г.

TARTU ÜLIKOOL UNIVERSITAS TARTUENSIS 1632

В "Положении об охране государственной границы СССР" от 5 августа I960 г. указывается (ст.I5), что: "Иностранные невоенные суда пользуются правом мирного прохода через территориальные воды Союза ССР". Под мирным проходом понимается "плавание через территориальные воды с целью пересечения их без захода во внутренние морские воды или с целью прохода во внутренние морские воды или с целью выхода из внутренних морских вод".[I]

Право мирного прохода торговых судов через территориальные воды Советского Союза вытекает и из других актов, регулирующих правовой режим территориальных вод Советского Союза, как постановление СМ СССР "О регулировании рыболовства и охране рыбных запасов" от IO августа I954 г.; отдельные статьи "Кодекса торгового мореплавания" и "Таможенного кодекса", регулирующие правовой режим территориальных вод; "Правила приема и отпуска советских судов морского торгового флота заграничного плавания и иностранных торговых судов, а также погрузки и выгрузки грузов внешнеторгового оборота"[2] и др.

Из международных договоров Советского Союза, признающих мирный проход торговых судов иностранных государств через территориальные воды, следует назвать прежде всего временное торговое соглашение с Великобританией от I6 февраля I934 г. (ст. 6), а также ряд других договоров о торговле и мореплавании.[3] Однако, Советский Союз признает проход иностранных торговых судов через территориальные воды лишь в согласии с соответствующими правилами, установленными внутренним законодательством Советского государства и международными соглашениями.

Проход запрещен через отдельные районы, созданные в территориальных водах Советского Союза, о создании и границах которых доводится до сведения иностранных государств.

Страны народной демократии в своем внутреннем законода-

I Ведомости Верховного Совета ЭССР, от IO сентября I960 г., № 29.

2 Приказ Главного Таможенного Управления от 9 июля I938 г., № 20.

3 Временная торговая конвенция с Бельгийско-Люксембургским Экономическим Союзом от 5 сентября I935 г.; Торговый договор с Финляндией от I декабря I947 г., Соглашение с Великобританией о рыболовстве от 25 мая I956 г. и др.

тельстве также признают право мирного прохода иностранных торговых судов через свои территориальные воды. Ст.8-я Болгарского указа от 10 октября 1951 г. говорит: "Проход, остановка или постановка на якорь иностранных невоенных кораблей в территориальных... водах... являются свободными, если это входит в обычный курс корабля или вызывается аварией или необходимостью укрыться от бури"[1].

Этот принцип выражается и в торговых договорах, заключенных Советским Союзом со странами народной демократии. Так, например, в торговом договоре с Польшей от 7 июля 1945 г. сказано: "Принцип наибольшего благоприятствования в отношении судов, их грузов и пассажиров будет применяться, в частности, в отношении: условий входа судов в морские порты и территориальные воды другой стороны..."[2].

Мы можем сказать, что мирный проход торговых судов через территориальные воды является общепризнанным принципом международного права, как в теории, так и в практике государств.

Хотя авторы единогласно признают право мирного прохода торговых судов через территориальные воды, но все же расходятся во взглядах при определении оснований указанного права торговых судов и термина "мирный проход". Часть авторов выводит право мирного прохода торговых судов из сервитута, лежащего на прибрежном государстве. Этой позиции придерживаются Джессуп, Холл[3], и др. Джессуп утверждает: "Право мирного прохода, подлежащее урегулированию в целях обороны во время войны, должно быть допущено и называется как: правило сервитутов"[4].

---

1 Конституция и основные законодательные акты Народной Республики Болгарии, стр.149.
2 А.С. К о р о л е н к о, Торговые договоры и соглашения СССР с иностранными государствами, Москва, 1953, стр.262.
3 H a l l, International law, 1917, стр.166.
4 J e s s u p, op. cit., стр.119.

TARTU ÜLIKOOL UNIVERSITAS TARTUENSIS 1632

Однако теорию сервитута нельзя считать приемлемой. Сервитут является институтом гражданского права, которое трудно распространить на международное право, как мы видели выше.

Большинство авторов совершенно правильно смотрит на право мирного прохода торговых судов как на международный обычай, выработавшийся вместе с образованием правового режима территориальных вод.[I] Можно признать, что женевские статьи 1930 г. также считают право прохода вытекающим из обычного права, ибо статья 6-я говорит об изданных прибрежными государствами, в согласии с "международным обычным правом", законах и правилах, которые регулируют право прохода и которым проезжающие суда должны подчиняться.

Взгляды ученых расходятся также в вопросах о том, что понимать под термином "мирный проход" и вообще под выражением "проход".

О мирном проходе через территориальные воды можно говорить лишь в отношении торговых судов. Военные корабли своим пребыванием в иностранных территориальных водах всегда представляют угрозу для прибрежного государства.

О мирном проходе мы можем говорить также лишь в том случае, если проход торговых судов через территориальные воды происходит в полном согласии с правилами, установленными прибрежным государством и обеспечивающими безопасность и защиту его экономических интересов.

Для гарантии мирного прохода прибрежное государство должно иметь право контролировать выполнение установленных им правил пользования территориальными водами, а также право прив-

---

I См. О п п е н г е й м, цит.соч., т.I,2 стр.67.

TARTU ÜLIKOOL UNIVERSITAS TARTUENSIS 1632

лечения к ответственности всех лиц, виновных в нарушении этих правил.

Лишь в таком случае можно говорить о мирном проходе торговых судов.

Говоря о мирном проходе, буржуазные ученые обыкновенно не определяют понятия этого прохода[I] или дают этому понятию весьма общее выражение. Понятие мирного прохода лучше всего сформулировано в буржуазной науке у Бустаманте, который утверждает: "Под мирным проходом понимается такой проход, который не нарушает прав, осуществляемых прибрежным государством в указанной зоне, или прав, которые будут им осуществлены" [2].

В статьях Женевской конференции 1930 г., мирный проход определяется следующим образом: "Иностранные суда, пользующиеся правом прохода, должны сообразоваться с законами и правилами, изданными прибрежным государством в соответствии с международными обычаями, в частности, относительно: а)безопасности сообщения, ограждения фарватеров и буев; б)охраны вод прибрежного государства от загрязнения всякого рода, причиняемых судном; в)сохранения богатств территориального моря; г)прав рыболовства, убоя зверей и других аналогичных прав, принадлежащих прибрежному государству" [3]. В вышеназванных статьях указывается также: "Проход не является мирным, если судно пользуется территориальными водами прибрежного государства для совершения какого-либо действия, нарушающее безопасность, общественный порядок или фискальные интересы этого государства" [4].

I Jessup. op. cit., стр.I20

2 Bustamante, op., cit., стр.I74

3 Société des Nations, Actes de la conférence pour la codification du droit international, v.I, стр.I67

4 Там же, см.также ст.I4, п.4 Женевской конвенции I958 г.

На Женевской морской конференции 1958 г. определение мирного прохода иностранных невоенных судов вызвало много споров.

В статьях XXII (ст.I5, п.3) указывалось, что проход является мирным тогда, когда проходящее судно не использует территориальных вод для совершения актов против безопасности прибрежного государства, или нарушающих постановления конвенции других норм международного права.

Из этого определения мирного прохода, видно, что, на осн ве статей XXII характер прохода определяется не основе действий проходящего судна.

Такое определение вызвало на Женевской конференции 1958 г. ряд критических замечаний, в которых было правильно указано, что такое определение может вызвать затруднения при определении характера прохода в конкретных случаях.[I] При проходе иностранного судна, например, находящиеся на его борту лица могут совершать акты нарушающие постановления конвенции или нормы международного права. В этих случаях в практике может возник нуть вопрос, совершены ли эти акты со стороны судна или нет, является ли проход при совершении таких актов мирным или нет?

Для избежания таких трудностей в поправке, предоставленной делегацией США было исключено из определения слово "судно" В предложении США указывалось, что проход является мирным когда он не подвергает опасности безопасность прибрежного государства. Предложение США с дополнениями делегации Индии и Турции [2] было принято на конференции.

I См.например, выступление представителя США, United Nations, Conference on the Law of the sea, vol.III стр.82.

2 На основе поправки Индии предложение США было дополнено словами "мир и публичный порядок;"на основе поправки Турции словами:"с другими нормами международного права". См.также стр.85,98.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

В конвенции указывается, что проход является мирным только тогда, когда он не подвергает опасности "мир, публичный порядок или безопасность прибрежного государства". В конвенции также указывается, что проход должен совершаться в согласии с "постановлениями настоящей конвенции и с другими нормами международного права".[I]

При обсуждении поправки США советский представитель выразил мнение, что статья в новой редакции дает прибрежным государствам слишком много простора в оценке прохода из своих субъективных соображений.[2]

Это опасение в некоторой степени уменьшается тем обстоятельством, что на основе конвенции, прибрежное государство, которое считает проход "не мирным", должно доказать, чем он угрожает безопасности прибрежного государства или нарушает постановления конвенции или других норм международного права.

На основе конвенции (ст.I5.п.I) прибрежные государства не вправе запрещать мирный проход иностранным невоенным судам. Кроме того статьи КИП (ст.I6, п.I) возлагали не прибрежные государства обязанность обеспечить "всеми средствами" мирный проход через их территориальные воды и не допускать в своих водах актов, нарушающих права других государств. Поправкой, внесенной на Женевской конференции делегацией США, эта обязанность была исключена из конвенции как не соответствующая международному праву.[3]

Конвенция возлагает и на проходящие суда обязанность (ст.I7) соблюдать при проходе законы и правила, изданные прибрежным государством на основе конвенции и других норм международного

I Ст.I4, п. 4 Женевской конференции

2 См. советское предложение. United Nations, Conference on the Law of the sea, vol. III стр. 223

3 ibidem, стр.220.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

[illegible], в особенности нормы и правил, регулирующих транспорт и навигацию.

Из формулировки конвенции видно, что она слишком ограничивает суверенные права прибрежных государств при установлении режима этих вод, признавая приват международного права перед внутригосударственным правом. На Женевской конференции делегация Мексики сделала поправку на основе которой в полном согласии с суверенитетом в территориальных водах проходящие иностранные суда должны были соблюдать изданные прибрежным государством законы и правила. Хотя Комиссия сперва приняла поправку Мексики, после долгих процедурных маневров она была отклонена.[1]

Право прохода в отношении торговых судов должно принадлежать всем государствам и их гражданам на основании равноправия. Такое положение вытекает из равноправия государств и их суверенитета в международных отношениях, - принципы, составляющие основу международного права, выраженные также в уставе ООН, где сказано, что организация ООН основывается на "принципе суверенного равенства" его членов.[2]

Статьи Гаагской конференции 1930 г. признают, что прибрежное государство в территориальных водах" не может, однако, устанавливать дискриминации между иностранными судами различных национальностей и, за исключением вопросов рыболовства и боя зверя, между национальными судами и иностранными судами" [3]. Статьи говорят лишь о рыболовстве и бое морского зверя, чем

---

1 См.советское предложение. United Nations,Conference on the Law of the Sea, vol.III, стр.101, 109.

2 Устав ООН, ст.2, п.1

3 Ст.6 Гаагской конференции 1930г.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

они слишком сильно ограничивают права прибрежного государства.

Нельзя согласиться с позицией немецкого автора Нимейера [I], утверждающего, что право прохода принадлежит только морским государствам, осуществляющим это право через своих граждан.

В связи с мирным проходом иностранных торговых судов через территориальные воды возникает вопрос о том, что именно понимается под проходом через территориальные воды и куда торговые суда иностранных государств могут направляться, пользуясь этим общепризнанным правилом международного права.

Означенный вопрос имеет важное практическое значение еще и потому, что большинство буржуазных государств подчиняет проходящие через территориальные воды суда юрисдикции прибрежного государства в значительно меньшей мере, чем суда, останавливающиеся в портах или в территориальных водах.

Мнения буржуазных авторов расходятся по вопросу о том, что следует понимать под термином "проход" через территориальные воды. Надо ли понимать под этим термином лишь проход через территориальные воды без захода во внутренние воды или порты? Как смотреть на проход через территориальные воды в том случае, когда судно выходит из внутренних вод или из порта и проходит через территориальные воды для того, чтобы выйти в открытое море? Считать ли проход через территориальные воды проходом и в том случае, когда проходящее судно вынуждено временно стать на якорь вследствие плохой погоды или ввиду других обстоятельств, мешающих продолжению рейса, как например, авария, несчастный случай на море, необходимость в пополнении запасов продуктов и топлива и т.д.

I T.N i e m e y e r, Allgemeines Völkerrecht des Küstenmeeres, 1926, стр.II

Часть буржуазных авторов считает проход через территориальные воды лишь проход мимо берегов без намерения заходить во внутренние воды или в порты.

Так, Джессуп утверждает: "Если иностранное судно проходит по территориальным водам с намерением войти в порт, или если оно становится на якорь или плавает в этих водах, его нельзя дольше рассматривать как пользующееся правом мирного прохода... Поэтому такие суда не могут быть обеспечены иммунитетом, каким пользуются проходящие суда".[I] Напротив, немецкий автор Шюкинг считает проходом всякий проход судов через территориальные воды, независимо от того, куда они направляются и откуда они приходят" [2].

Вопрос имеет большое практическое значение, ибо те авторы, которые считают проходом через территориальные воды лишь такой проход, который не связан с заходом во внутренние воды, считают в противном случае суда подчиненными юрисдикции прибрежного государства наравне с судами, пребывающими в портах и во внутренних водах. Мы видим, что при разрешении этого вопроса тем или иным способом, суда в территориальных водах подчиняются тому или другому правовому режиму и вместе с тем расширяются или ограничиваются права прибрежного государства в отношении иностранных судов, проходящих через территориальные воды.

Практика государств в этом отношении различна. Франция в своей практике не различает судов в территориальных водах и в портах [3] в том случае, когда суда проходят по территориальным водам для того, чтобы заходить во внутренние воды или в порты,

---

I Jessup, op.cit., стр.123

2 H.Schücking, Das Küstenmeer im internationalen Recht, 1897.

3 Fauchille, Traité de dpoit international public, T.I,2, стр.1099.

пребывают на якоре в территориальных водах, или же, приходя из внутренних вод, проходят через территориальные воды для того, чтобы выйти в открытое море.

Из этого видно, что во Франции считается "проходом" только такой проход, который не связан с намерением зайти в порт и во внутренние воды, или выходом из них.

Этой же точки зрения придерживается и Италия в своей практике, не различая судов в порту и в территориальных водах, если они стоят на якоре или проходят по территориальным водам, приходя из внутренних вод или входя в них.[I]

Уже в прошлом столетии Италия стояла на этой позиции в своей международной практике, как это ясно видно из инструкции министра внутренних дел от 4 апреля I867 г. полицейскому управлению, в которой не различают судов в портах и в территориальных водах, если они стоят на якоре или проходят через территориальные воды, выходя из порта или заходя в него. Это подтверждается также рядом итальянских судебных решений, которые будут нами рассмотрены подробнее в связи с вопросом о юрисдикции в территориальных водах.

В Англии до принятия в I878 г. Акта о юрисдикции в территориальных водах иностранные суда, проходящие через территориальные воды, не подчинялись юрисдикции Англии, независимо от того, откуда судно прибыло и куда оно направлялось. Изданный в I878 г. Акт о юрисдикции в территориальных водах подчинил иностранные суда в территориальных водах полностью английской юрисдикции, не взирая на то, куда они отправлялись и откуда они прибыли, не делая никакого различия в смысле юрисдикции между судами, проходящими через территориальные воды и стоящими в порту. Таким образом в

I Jessup, op.cit., стр. I24.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

английской практике не выработался особый правовой режим в отношении проходящих через территориальные воды иностранных торговых судов, в зависимости от характера прохода, и вместе с тем в английской практике нет необходимости в уточнении этого понятия.

Соединенные Штаты Америки в своей практике считают проходом через территориальные воды лишь такой проход, который не связан с намерением войти во внутренние воды и не связан с проходом через территориальные воды при выходе из внутренних вод, а также со стоянкой на якоре в территориальных водах.

На Гаагской конференции в 1930 г. позиции представителей государств в отношении понятия мирного прохода были различны, часть делегатов стремилась трактовать этот вопрос как проход мимо берега без захода во внутренние воды, в то время как другая часть включала в это понятие также заход во внутренние воды и выход из них и стоянку на якоре в территориальных водах, если это вызвано условиями погоды или другими обстоятельствами. В результате была достигнута в некотором смысле компромиссная формулировка понятия мирного прохода, согласно которой проходом через территориальные воды считается как проход мимо берега, так и проход при заходе во внутренние воды и при выходе из них.

В Женевской конвенции 1958 г. проходом считается (ст.14) "плавание через территориальное море с целью пересечь это море, не заходя во внутренние воды, или пройти во внутренние воды или из внутренних вод в открытое море".

Приведенное в конвенции определение "прохода" позволяет его расширительное толкование. Несмотря на то, что на основе международного права прибрежное государство имеет право по своему усмотрению открывать только отдельные порты и другие части внут-

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

ренних морских вод для международного судоходства, приведенное в конвенции определение может быть использовано империалистическими державами для того, чтобы требовать от других государств открытие полностью своих внутренних морских вод для захода иностранных судов. В этом смысле понятие прохода может быть использовано империалистическими державами и для оправдания своих агрессивных актов, особенно против государств, признающих право прохода для военных кораблей.

Исходя из интересов безопасности прибрежного государства и его граждан, надлежало бы подчинить особому правовому режиму иностранные торговые суда, которые лишь проходят мимо берега, не заходя во внутренние воды, или не проходят через территориальные воды при выходе из внутренних вод. В интересах безопасности прибрежного государства необходимо, чтобы заход иностранных торговых судов во внутренние морские воды и проход через территориальные воды при выходе из внутренних вод подчинялись бы особому режиму, соответствующему правовому режиму во внутренних морских водах.

К понятию прохода должны также относиться остановки в территориальных водах, зависящие от потребностей судоходства, а также вынужденные остановки вследствие атмосферных условий и несчастных случаев.[I]

Советский Союз в своей международной практике признает право вынужденного захода иностранных судов в территориальные и внутренние воды. Во многих заключенных Советским Союзом международных договорах судам другой договаривающейся стороны обеспечивается право вынужденного захода и остановки в территориальных и внутренних

I См. ст. 14, п.3. конвенции 1958 г.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

морских водах.[I]

В заключенных Советским Союзом договорах о торговле и мореплавании мы находим правило признающие в интересах безопасности судоходства право вынужденного захода судов в территориальные и во внутренние воды. Такие правила мы находим в торговом договоре с Польшей 1945 г.[2]; в договоре о торговле и мореплавании с Венгрией 1947 г.[3] и др.

В договорах о торговле и мореплавании, заключенных Советским Союзом, судам другой договаривающейся стороны обеспечивается, на основании принципа наибольшего благоприятствования, право пользования, в случаях аварии и несчастий на море, портами и территориальными водами.

Так, в ст.8-ой договора о торговле и судоходстве, заключенного в 1947 г. между Советским Союзом и Чехословакией, сказано: "Если судно одной из договаривающихся сторон потерпит бедствие или кораблекрушение у берегов другой стороны, то судно и груз будут пользоваться теми же преимуществами и льготами, которые законодательство и правила этой стороны предоставляют в аналогичных обсто-

---

I Из договоров можно назвать прежде всего заключенные РСФСР с Финляндией 20 сентября 1922 г. соглашение о порядке производства рыбного промысла в Финском заливе. В заключенной РСФСР с Финляндией 21 октября 1922 г. конвенции о производстве рыбного и тюленьего промысла в территориальных водах в Северном Ледовитом океане также указывается, что рыболовные суда имеют право искать убежища от непогоды и других бедствий во всех портах, гаванях, губах и заливах обеих стран. Такое же право обеспечивает обе договаривающиеся стороны рыболовным судам другой стороны по заключенному в 1928 г. соглашению о поддержании порядка в части Финского залива вне черты территориальных вод.

2 " Внешняя торговля", 1945, № 7/8.

3 " Внешняя политика Советского Союза", 1947, ч.II, стр.23.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

ятельствах судам наиболее благоприятствуемого государства и их грузам"[1].

Во многих договорах о торговле и мореплавании, заключенных Советским Союзом после Второй мировой войны, не упоминается непосредственно о праве вынужденного захода торговых судов в порты и территориальные воды, а говорится вообще о предоставленном судам праве пользоваться портами и территориальными водами. В упомянутых договорах обе договаривающиеся стороны обыкновенно взаимно обеспечивают судам другой договорившейся стороны режим наиболее благоприятствуемой нации в пользовании портами и территориальными водами. Понятно, что здесь на основании принципа наибольшего благоприятствования обе договаривающиеся стороны обеспечивают судам другой договаривающейся стороны также право вынужденного захода и остановки в территориальных, равно как и во внутренних водах в случае плохой погоды, препятствующей безопасному мореплаванию.

Вынужденный заход судна в территориальные воды может длиться лишь непродолжительное время, и на такое судно следует смотреть как на проходящее через территориальные воды вместе с вытекающими из этого юридическими последствиями.

Прибрежное государство не имеет права препятствовать мирному проходу иностранных судов через территориальные воды или запрещать такой проход вообще, за исключением случаев, когда в интересах безопасности ограничение или запрещение прохода необходимо в некоторых частях территориальных вод. Под торговыми судами следует здесь понимать всякие невоенные суда, как яхты, почтовые суда, ры-

---

I " Внешняя политика Советского Союза", 1947, ч.II, стр. 106. См. также договор о торговле и судоходстве с Чехословакией 1947 г., договор о торговле и судоходстве с Венгрией 1947 г., договор о торговле и судоходстве с Румынией 1947 г., договор о торговле и судоходстве с Данией 1946 г.

боловные суда и т.п., также принадлежащие государству торговые суда, а равно и другие государственные суда, носящие флаг торгового флота.

Однако, в современных условиях, когда прогрессивное человечество борется за укрепление прочного мира, необходимо признать и право прибрежного государства запрещать проход иностранных торговых судов в тех случаях, когда этот проход угрожает миру и безопасности народов, как, например, транспорт оружия и амуниции для вооружения агрессивных блоков, контрреволюционных банд и т.д.

До сих пор не зафиксировано точно ни в международных актах, ни в теории, что следует понимать под препятствием проходу. В качестве препятствия проходу судов нельзя ни в коем случае рассматривать регулирование внутренним законодательством в соответствии с суверенным правом прибрежного государства прохода через территориальные воды.

Как препятствие проходу следует рассматривать лишь такие действия прибрежного государства, которые не находятся в согласии с общепризнанными принципами международного права.

В этом смысле следует считать препятствием проходу через территориальные воды обложение судна сбором, за исключением сборов, взимаемых за оказанные ему в территориальных водах услуги. Как препятствие надлежит рассматривать сооружение на общепризнанных судоходных путях всяких заграждений, препятствующих судоходству.[I]

I Ср. B r ü e l, Die Brücke über den kleinen Belt und das Völkerrecht, "Nordisk Tidsskrift for international Ret", 1935, N 6, стр. 142-156.

Договором 1857 г. Дания гарантировала свободный проход судов через Бельтский и Зундский проливы. Но позднее Дания построила через Малый Бельтский пролив мост, который оказался слишком низким для того, чтобы суда могли под ним проходить. Ясно, что сооружение такого моста является препятствием проходу судов, тем более потому, что Дания международным договором обязалась гарантировать свободу судоходства через названные проливы.

TARTU ÜLIKOOL · UNIVERSITAS TARTUENSIS · 1632

а также отсутствие необходимых морских знаков, неосвещение маяков и буев, плохую организацию и отсутствие лоцманской проводки и т.д.

В Женевской конвенции 1958 г. (ст.I5) предусмотрено, что прибрежные государства должны объявлять во всеобщее сведение о любых опасностях для судоходства, о которых им известно.

Таким образом, как препятствия надлежит рассматривать всякие действия прибрежного государства, не дающие возможности нормальной навигации в территориальных водах по общепризнанных судоходных путях, вследствие чего проходящие суда ставятся в опасное положение.

С признанием права прохода торговых судов через территориальные воды суверенитет прибрежного государства является неограниченным в этих водах в интересах международного судоходства. Напротив, однако, в воздушном пространстве суверенитет прибрежного государства неограничен и пользование воздушным пространством над территориальными водами самолетами других государств может происходить лишь с особого разрешения в каждом отдельном случае или на основании международных конвенций или в случае вынужденного перелета, обусловленного аварией и другими причинами, с целью приземления на аэродроме прибрежного государства во избежание несчастия.

б) Военные корабли.

Много споров вызывает и вопрос о предоставлении иностранным военным кораблям права прохода через территориальные воды. Ряд буржуазных авторов признает, что право мирного прохода распространяется на военные корабли.[I] Известный американский автор Хэйд утверждае

I См. R o u s s e a u, op.cit., стр.444; S o l l e, op.cit.стр.4I4 T a n d o n, op.cit., стр.200; L' H u i l l i e r, op.cit.стр. 254.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

что в нормальных условиях военные корабли "пользуются правом прохода через территориальные воды".[I]

При этом Хайд неправильно утверждает, что этот принцип "пользуется всеобщим признанием".[2]

В Комиссии международного права этот вопрос вызвал много споров. На восьмой сессии Комиссии представители империалистических государств добивались признания права мирного прохода и для иностранных военных кораблей.

Французский международник Селль назвал предоставление права прохода военным кораблям "абсолютной необходимостью навигации", без которой якобы даже невозможно нормальное пользование открытым морем. По мнению Селля, навигация является навигацией, независимо от того, совершается ли она военными или торговыми судами.[3] Признания этого права требовал и английский юрист Фицморис, утверждая, что в мирное время военные корабли могут проходить через территориальные воды других государств наравне с торговыми судами.[4]

На Женевской конференции 1958 г. представитель Италии назвал право прохода иностранных военных кораблей "старейшей нормой международного права", и утверждал, что оно не поколеблется на вежливости.[5]

Признания права прохода военных кораблей не требуют эконом-

I Х э й д, цит.соч.,т.2,стр. 253.

2 Там же, см. также Х и г г и н с и К о л о м б о с, цит.соч., стр.67; О п п е н г е й м,цит.соч.,т.I полутом 2, стр.68.
L. D e l b e z, Manuel de droit international public, Paris, 1951, стр.155.

3 "Yearbook of the International Law Commission", vol.I,стр.212.

4 Ibidem

5 United Nations, Conference on the Law of the Sea, vol.II,стр.68.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

ческие интересы государств, и относительно военных кораблей отнюдь нельзя говорить о "мирном проходе", так как они своим вооружением всегда угрожают прибрежным государствам. Как показывает практика государств, в международном праве нет нормы, обязывающей государства признать проход иностранных военных кораблей. Это право предоставляется некоторыми капиталистическими государствами (Англия, США) на основе вежливости и может быть отменено во всякое время.

В современных условиях большинство государств предоставляет иностранным военным кораблям право прохода на основе полученного дипломатическим путем предварительного разрешения и уведомления. Именно практика показывает, что нет нормы международного права обязующей прибрежных государств предоставить иностранным военным кораблям право "мирного прохода" через территориальные воды.

На этой правильной позиции находится и большинство современных авторов международного права.[I]

Право прохода военных кораблей через территориальные воды надлежит признать лишь в отношении тех частей территориальных вод, которые образуют общепризнанные пути судоходства и которые, так сказать, являются соединительным звеном между отдельными частями открытых морей. В интересах осуществления принципа свободы морей необходимо признать в этих частях территориальных вод право прохода иностранных военных кораблей, ибо без признания этого права невозможно осуществить и принцип свободы морей.

Этот важный принцип был выдвинут Советским Союзом на конференции по кодификации международного права в Гааге в I930 г., где представитель СССР заявил: "Исторические и теоретические основания,

I Международное право, I957, стр.2II; Н и к о л а е в, Проблема территориальных вод в международном праве, стр.47; S v a r l i e n, op.cit., cmp.I95; F o u c h i l l e, op.cit., cmp.I004; G i d e l, op.cit., vol.III. cmp.284.

выставляемые одними и оспариваемые другими, не могут идти против этих фактов и реальной и актуальной необходимости для государств обеспечить те или иные свои потребности, особенно в прибрежных водах, не служащих для международного судоходства. Этот аспект, уже отмеченный в литературе и который еще лишний раз был подчеркнут во время прений настоящей комиссии, не может быть ни коим образом игнорирован.

При этих условиях было бы предпочтительно ограничиться общим указанием в том смысле, что пользование международными морскими путями никоим образом не должно быть затруднено"[I]

Принятые Комиссией международного права на восьмой сессии статьи (стр.24) признают право прибрежных государств требовать от иностранных военных кораблей для прохода "предварительного разрешения или уведомления". Однако статьи предусматривают также, что предоставление предварительного разрешения военным кораблям не должно, как общее правило, зависеть от каких-либо иных условий кроме тех, которые предусмотрены для торговых судов; это, естественно, сильно ограничивает право прибрежных государств регулировать проход иностранных военных кораблей.

На Женевской конференции 1958 г. делегация США, Великобритании и ряда других стран, участников организованных под руководством США агрессивных блоков, снова требовали признания и для военных кораблей права прохода через территориальные воды.[2]

I "Морской сборник", 1980, № 4.

2 United Nations, Conference on the Law of the Sea, vol.III, стр.32, 222.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

Подобные требования явно связаны с агрессивной политикой империалистических государств, требующей для военных кораблей этих государств больше возможностей плавания вблизи берегов других государств.

Делегации США и Великобритании внесли в подкомитете предложение об исключении ст.24 из вырабатываемой конвенции.

Это предложение вызвало резкую критику со стороны делегации Советского Союза, стран народной демократии, а также многих буржуазных государств. Против предложения США и Великобритании выступила также делегация Турции.[I]

В результате критики предложение США и Великобритании было отклонено большинством подкомитета.

Однако на основе предложения делегации Дании подкомитет, голосами буржуазных государств, исключил из текста статьи 24-ой слово "разрешения".

На основе измененного текста статьи прибрежные государства могли бы требовать от иностранных военных кораблей для прохода через территориальные воды только предварительного уведомления. В таком виде статья в интересах империалистических государств фактически признала право прохода военных кораблей через территориальные воды.

Делегации Советского Союза, стран народной демократии, а также ряда буржуазных государств заявили, что для них статья в новой редакции неприемлема и что они будут голосовать против нее.

В результате голосования статья 24 была отклонена Конференцией. В отношении прохода иностранных военных кораблей через терри-

---

I United Nations, Conference on the Law of the Sea, vol.II, стр.68.

TARTU ÜLIKOOL UNIVERSITAS TARTUENSIS 1632

ториальные воды. Конференция приняла новую статью (ст.23), в которой говорится: "Если военный корабль не соблюдает правил прибрежного государства о проходе через территориальное море и игнорирует обращенное к нему требование об их соблюдении, прибрежное государство может предложить этому военному кораблю покинуть территориальное море".

Из этого видно, что конвенция не требует от иностранных военных кораблей для прохода через территориальные воды других государств, предварительного разрешения. Такая позиция конвенции находится в противоречии с современным международным правом, именно дающим прибрежным государствам право затребовать от иностранных военных кораблей для прохода через территориальные воды предварительного разрешения. Эта позиция конвенции противоречит и практики Советского Союза и многих других стран.

При подписании конвенции в Нью-Йорке 30-31 октября 1958 г. представитель Советского Союза сделал следующую оговорку к статье 23: "Правительство Союза Советских Социалистических Республик считает, что прибрежное государство имеет право устанавливать разрешительный порядок прохода иностранных военных кораблей через его территориальные воды".[I]

Относительно военных кораблей в понятии прохода входят также вынужденные остановки, обусловленные погодой или другими обстоятельствами. Государства в своей практике признают такие вынужденные остановки военных кораблей. В остальных случаях для остановки военных кораблей в территориальных водах требуется получение дипломатическим путем предварительного разрешения.

Многие буржуазные государства требуют для прохода иностранных военных кораблей через территориальные воды получение предварительного разрешения. Его требует, например, Турция в своем регламенте 1925 г. В статье I-ой названного регламента говорится: "Никакой иностранный военный корабль, вспомогательный транспорт, государственное судно, авионосец... не может посетить турецких портов и территориальных вод, не получив дипломатическим путем разрешения Пра -

---

I См. А. Я к о в л е в, Подписание конвенции по морскому праву, "Международная Жизнь", 1958, № 12, стр.113, оговорки сделали и УССР и БССР.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

вительства Турецкой Республики".[1]

На основании правил, установленных во Франции 29 сентября 1929 года, военные корабли дружественных держав числом более трех могут лишь на основании специального разрешения находиться одновременно в прибрежных секторах Франции ближе шести морских миль от берега, а именно в секторах Английского канала, Атлантического океана, Средиземного моря и побережья Северной Африки.[2]

После Второй мировой войны в Швеции, Норвегии и Дании были установлены новые правила в отношении захода и остановки иностранных военных кораблей в территориальных и внутренних морских водах. Указанные правила включают и ряд ограничений относительно иностранных судов, касающихся их прохода через территориальные воды.

Установление этих новых правил в Скандинавских государствах явно обусловлено интересами обеспечения безопасности.

Скандинавские народы, в особенности датчане и норвежцы, помнят еще зверства фашистской оккупации и понесенные ими тогда жертвы; это заставило их правительства под давлением общественного мнения принять известные меры для защиты своих морских границ.

К тому же датскому народу известно из истории, как датский флот был уничтожен прибывшим на Копенгагенский рейд английским флотом под командою адмирала Нельсона.

В правилах Дании требуется получение предварительного разрешения дипломатическим путем, если число иностранных военных кораблей, предполагающих одновременно пребывать в датских территориальных водах, больше трех, или если пребывание их в датских водах, независимо от числа судов, продлится свыше четырех дней.

---

1 Н и к о л а е в, Проблема территориальных вод в международном праве, стр.48.

2 United Nations, Laws and Regulations on the Regime of the High Seas, vol.I, New Jork, 1951, стр.73.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

По норвежским правилам более чем три военных корабля одного и того же иностранного государства не могут одновременно находиться в некоторых районах территориальных и внутренних вод. При этом известные районы вообще закрыты для захода иностранных военных кораблей.

Эти факты говорят о том, что все больше буржуазных государств отказывается от признания права прохода иностранных военных кораблей через территориальные воды.

Хотя задачей указанных правил является обеспечение безопасности прибрежного государства, тем не менее датские и норвежские правила содержат в § I предписания, согласно которому ограничения не относятся к военным кораблям в связи с "заранее известными оборонными маневрами", для которых устанавливаются правила в каждом отдельном случае министром обороны. Это указывает на участие Дании и Норвегии в агрессивном Атлантическом договоре, и на предоставлении территориальных вод в распоряжение военных кораблей Атлантического блока, во главе с военными кораблями Соединенных Штатов Америки, что в свою очередь непосредственно угрожает безопасности Дании и Норвегии.

В Югославии в I950 году были также введены в действие новые правила в отношении прохода военных кораблей по территориальным водам.

Югославия требует предварительного разрешения, полученного дипломатическим путем, для прохода иностранных военных кораблей через территориальные воды, если число их больше трех. При этом в "Положении" сказано: "Правительство ФНРЮ может, если этого требуют государственные интересы, закрывать иностранным военным судам одной или нескольких стран проход и пребывание в территориаль-

---

I United Nations, Laws and Regulations on the Regime of territorial Sea, New Jork, I957, стр.375.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

ных или внутренних морских водах ФНРЮ"[1]

Соответственно практике иностранные военные корабли во время пребывания в территориальных водах пользуются правом экстерриториальности. Однако иностранные военные корабли обязаны подчиняться предписаниям, установленным прибрежным государством. В случае нарушения этих предписаний прибрежное государство может потребовать немедленного ухода иностранных военных кораблей из территориальных вод, а также потребовать дипломатическим путем привлечения виновного к ответственности. В случае, если иностранные военные корабли не выполнят этого требования, прибрежное государство может применить силу, используя свои военные корабли или береговые батареи.

В практике государств бывали случаи, когда прибрежное государство применяло силу, чтобы заставить иностранные военные корабли уйти из своих территориальных вод, когда они не исполняли установленных прибрежным государством предписания и не подчинялись требованиям, предъявленным им со стороны прибрежного государства, при проходе через территориальные воды. Так, в 1934 г. был открыт огонь по двум французским минным крейсерам со стороны турецких береговых батарей вблизи Смирны, когда эти крейсеры при проходе через территориальные воды не выполнили отданного им с берега распоряжения.[2]

Иностранным военным кораблям запрещается совершать в территориальных водах такие действия, которые непосредственно угрожают прибрежному государству, как-то: маневры, упражнение в стрельбе,

---

1 Там же стр.418; "Служебная газета" Федеральной Народной Республики Югославии от 15 апреля 1950 г.

2 R o u s s e a u, op.cit., стр.429.

картографические работы, гидрографические измерения, не связанные с потребностями судоходства, установка минных и иных заграждений, отправка в полет самолетов и их принятие на борт. Подводные суда иностранных государств должны плавать на поверхности территориальных вод, им запрещается погружение в воду.[I]

Государства, имея право регулировать проход иностранных военных кораблей через свои территориальные воды, могут определять такое число кораблей, которым разрешается одновременно проходить через территориальные воды.

Такова практика буржуазных государств. Однако из факта, что ряд буржуазных государств в своей практике допускает право прохода иностранных военных кораблей через свои территориальные воды, все же не вытекает право иностранных государств требовать такого прохода, за исключением, конечно, таких случаев, когда дело касается общепризнанных международных путей судоходства. От прибрежного государства зависит, признает ли оно право прохода иностранных военных кораблей через свои территориальные воды или нет.

В военное время, как общее правило, нейтральные государства запрещают военным кораблям воюющих государств проход через свои территориальные воды. Так, Голландия во время Первой мировой войны запретила военным кораблям всех воюющих государств остановку и проход через свои территориальные воды. Нарушители этого запрещения подлежали интернированию со стороны Голландии.[2] Несмотря на протесты воюющих государств Голландия сохраняла такое положение

I См. правила Норвегии: United Nations, Laws and Regulations on the Regime of the territorial Sea, стр.398-402.

2 См. E y s i n g a, Das Niederland und das Neutralitätrecht während des Weltkrieges, "Zeitschrift für das Völkerrecht", Bd. I6.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

до конца войны, весьма ясно показывая этим, что прибрежное государство, если пожелает, может закрыть свои территориальные воды для прохода военных кораблей воюющих стран.

Советский Союз в своей более ранней практике признавал право мирного прохода иностранных военных кораблей через свои территориальные воды. Означенное право иностранных военных кораблей было выражено в "Инструкции для плавания судов в береговых водах в пределах зоны обстрела береговых батарей в мирное время", где в примечании к статье 2-ой было сказано: "Военные суда иностранных держав имеют право плавать в территориальных водах, но не должны становиться на якорь, производить учения, занятия, стрельбу и т.п."[1]

В изданной в 1925 году "Общей инструкции" (§ 5) требуется предварительное согласие для захода иностранных военных кораблей в порты Советского Союза. В инструкции сказано: "Военные же суда и в открытые порты допускаются лишь с предварительного согласия нашего правительства".[2]

В изданных 28 марта 1931 г. "Временных правилах для иностранных военных кораблей, посещающих воды СССР"[3] требуется для захода иностранных военных кораблей в порты Советского Союза предварительное разрешение, полученное дипломатическим путем. В статье 7-ой "Временных правил" сказано, что военный корабль, заходящий в порт Советского Союза на основании полученного дипломатическим

---

1 Приказ РВС СССР от 15 июля 1924 г.; № 397.
2 "Общая инструкция о взаимоотношениях органов власти СССР с иностранными военными и торговыми судами в мирное время". Объявлено в приказе РВС СССР от 22 июня 1925 г.; № 641.
3 Объявлено циркуляром Гидрографического Управления от 28 марта 1931 г., за № 114.

TARTU ÜLIKOOL UNIVERSITAS TARTUENSIS 1632

путем разрешения, приближаясь к водам Советского Союза, должен сообщить по радио о своем заходе и времени прихода к месту стоянки. От подводных судов иностранных государств названные "Правила" (ст.IO) требуют плавания "исключительно в надводном положении".

Правила вышеприведенных "Временных правил" надлежит применять также в отношении прохода военных кораблей через территориальные воды. Этот проход может происходить лишь по получении предварительного разрешения дипломатическим путем, за исключением случаев вынужденного захода.

Подобная позиция вытекает из дипломатической переписки Советского Союза. В связи с заходом японских минных крейсеров в советские территориальные воды в районе Камчатки, Министерство иностранных дел СССР писало японскому послу в Москве 27 июня I935 года: "Советское Правительство вместе с тем считает необходимым заявить решительный протест против действий японского миноносца "Тациказе", зашедшего без разрешения в советские территориальные воды".[I]

В новом "Положении об охране государственной границы СССР" от 5 августа I960 г. уже прямо требуется от иностранных военных кораблей для прохода через наши территориальные воды предварительное разрешение. В положении указывается (ст.I6): "Иностранные военные суда проходят через территориальные и заходят во внутренние морские воды Союза ССР по предварительному разрешению Правительства СССР".

Иностранные военные корабли обязаны в территориальных водах СССР подчиняться правилам, установленным Советским Союзом. В случае их нарушения можно потребовать немедленного ухода иностранных военных кораблей из советских территориальных вод.[2] Ввиду экстерриториальности иностранных военных кораблей, виновные привлекаются к ответственности правительством государства, флаг которого носит военный корабль.

Советский Союз в своей практике признает право вынужденного захода иностранных военных кораблей в наши территориальные и внут-

I "Внешняя политика СССР,Сборник документов", т.III, № 205.
2 Ст.2I Временных правил; ст. I6 "Положений об охране государственной границы СССР" от 5 августа I960 г.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

рещние морские воды и их остановку там без предварительного разрешения.[1]

Все это показывает, что установленный Советским Союзом правовой режим территориальных вод ставит своей целью способствовать добрососедскому сотрудничеству между государствами, но в то же время его задачей является обеспечение суверенных прав Советского Союза и его безопасности.

Страны народной демократии также требуют для прохода иностранных военных кораблей по территориальным водам предварительного разрешения.

В Болгарском указе от 10 октября 1951 г. " О территориальных и внутренних водах" сказано: "Проход, остановка или постановка на якорь иностранного военного корабля в территориальных ... водах ... может производиться только по предварительному разрешению Правительства Народной Республики Болгарии".[2]

Ввиду того, что империалистические великие державы пользуются проходом военных кораблей через территориальные воды других государств в агрессивных целях, запрещение такого прохода служит делу укрепления мира во всем мире.

2. Защита общей безопасности прибрежного государства.

Одним из основных прав, вытекающих из суверенитета государства, является право на защиту своей безопасности. Под защитой безопасности понимаются все действия , которые необходимы для сохранения самостоятельности и независимости государства, как например, укрепление границ, организация вооруженных сил, развитие

I Ст. 6 Временных правил.
2 Конституция и основные законодательные акты, стр.149; Албанский декрет 1952 г., ст.8; Румынский декрет 1956 г., ст. 8.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

промышленности, имеющей важное значение для обороны государства, установление особого пограничного режима, создание союзов с другими государствами для взаимной обороны против агрессии и проч.[1]

При обеспечении безопасности для морских держав имеет весьма большое значение защита их морских границ. Как показывает история империалистические государства пользуются морскими вооруженными силами для ведения агрессивных войн. После Второй мировой войны Соединенные Штаты Америки и Великобритания беспрерывно увеличивают свое морское вооружение, затрачивая на него все большие и большие денежные средства. Все это происходит в целях подготовки к агрессивным войнам.

Это в свою очередь требует от стран лагеря демократии и социализма, против которых направлены подготовления к новой мировой войне, усиление защиты своих морских границ.

Для прибрежных государств наряду с постройкой береговых укреплений, имеет весьма важное значение установление такого режима территориальных вод, который отвечал бы интересам безопасности прибрежных государств. Поэтому необходимо признать за всеми прибрежными государствами право устанавливать в своих территориальных водах такие правила для урегулирования проходе судов, которые необходимы для защиты их безопасности. Это право вытекает из суверенитета прибрежного государства в территориальных водах.

Указанное право давно уже признается за прибрежными государствами как в теории, так и в практике государств. Напомним здесь, что еще Пуфендорф называл территориальные воды "крепостным валом", подчеркивая этим их существенное значение при обеспечения безопас-

---

I См. К о ж е в н и к о в, Учебное пособие по международному публичному праву, стр.24, 25.

TARTU ÜLIKOOL · UNIVERSITAS TARTUENSIS · 1632

ности государства.[1]

В условиях советского государства, [3]/ 5 границ которого составляют морские границы, крайне важна оборона морских границ и вместе с тем установление такого правового режима территориальных вод, который способствовал бы обеспечению безопасности нашей советской Родины. Империалистические хищники не раз пользовались морской границей для нападения на Советское государство. Интервенты высаживались в Архангельске, на берегах Черного моря, на Дальнем Востоке; они совершали нападения на Кронштадт. Припомним также нападение фашистских захватчиков на нашу Родину во время Отечественной войны в Финском заливе и в Черном море. Все эти агрессивные действия убедительно показывают необходимость защиты наших морских границ и обеспечение безопасности нашей Родины со стороны моря. Опасность со стороны моря особенно возросла в условиях, когда сухопутные границы Советского Союза в Европе после Второй мировой войны соприкасаются с дружескими государствами социалистического лагеря; участились попытки засылки в нашу Родину диверсантов и шпионов морским путем, как это показывает опыт последних лет.

Поэтому задачей Советского Союза в его международной практике, а также советской науки является борьба за такой правовой режим территориальных вод, который полностью соответствовал бы интересам обеспечения безопасности прибрежных государств.[2]

Буржуазные авторы в своих трудах не подчеркивают обеспечение безопасности прибрежного государства при помощи правового ре-

---

I См. P u f e n d o r f, op.cit., стр.&74

2 К е й л и н, Советское морское право, стр.62,63. См.также Международное право, 1947, стр.256; Международное право, 1951, стр. 303.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

жима территориальных вод. Это и понятно, ибо буржуазная наука стремится, в интересах своего господствующего буржуазного класса установить такой правовой режим территориальных вод других государств, который отвечал бы целям агрессивной политики империалистических кругов.

Гаагские статьи 1930 г. все же главным образом под влиянием малых стран, заинтересованных в защите своей безопасности, признают права безопасности прибрежного государства; в статье 5-ой говорится: "Право прохода не мешает прибрежному государству принимать все необходимые меры для предотвращения в территориальных водах всякого покушения на безопасность, общественный порядок или фискальные интересы".[I]

В статьях Комиссии международного права (ст.I7) также указано, что прибрежное государство может "принимать в своем территориальном море необходимые меры, чтобы оградить себя от каких-либо действий, причиняющих ущерб его безопасности или таким из его прочих интересов, которые оно в праве защищать на основе настоящих правил и остальных норм международного права".

Из этого видно, что на основе статей КМП прибрежные государства имели полную возможность защищать в территориальных водах свою безопасность и других суверенных прав.

На Женевской конференции, однако, многие делегации, во главе с делегацией Великобритании и США[2] выступали против такой формулировки прав безопасности прибрежных государств. Они совершенно необоснованно старались показать, как будто бы предоставление таких прав прибрежным государствам может вредить интересам международного мореплавания.

I Actes de la conference pour la codification du droit international, vol. I, стр.I67.

2 United Nations, Conference on the Law of the Sea, vol.III, стр. 23I.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

Принятая на основе поправки шести стран[1] новая статья говорит о правах государств на защиту своей безопасности в связи с мирным проходом иностранных судов. В конвенции (ст.16) сказано, что прибрежное государство может принимать в территориальных водах все меры, необходимые для запрещения прохода, если последний не является "мирным".

Как указывали представители Советского Союза[2] и ряда других стран, статья в новой редакции слишком сильно ограничивает права прибрежных государств для защиты своей безопасности.

Оживленную дискуссию вызвала на Женевской конференции 1958 г. и предоставленные статьями МЮП прибрежным государствам право закрыть временно известные части своих территориальных вод для прохода судов, если это требуется надобностями безопасности или другими интересами, которых они вправе защищать на основе международного права (ст.17, п.3)

Представители многих капиталистических стран и в этот раз хотели показать, как будто бы статья МЮП позволяет прибрежным государствам закрыть известные части своих территориальных вод для прохода иностранных судов без всякой серьезной надобности исходя только из субъективистических соображений.[3]

Для того, чтобы изменять условия, на которых государства могут закрыть известные части своих территориальных вод для прохода судов, более "объективными", была представлена поправка делегации четырех государств.[4] Поправка четырех государств с дополнением Гре-

---

1 Поправка была представлена делегациями Великобритании, США, Греции, Голландией, Португалией и Югославией.
2 Там же, стр. 96. На такой же позиции находилась делегация Мексики, там же на стр. 99.
3 См. например выступления представителя Великобритании, Греции, Голландии, США, там же, стр. 79, 88, 230.
4 Великобритании, США, Голландии и Португалии.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

ции была и принята на конференции.

В конвенции указывается, что прибрежные государства вправе, без дискриминации между иностранными судами, временно приостанавливать мирный проход через определенные зоны их территориальных вод, если это необходимо для охраны их безопасности.

В дополнении Греции в статью было включено требование, что закрытие частей территориальных вод может произойти без дискриминации между иностранными судами.[1]

В конвенции еще указано, что закрытие частей территориальных вод вступит в силу только после надлежащего опубликования.

И в этот раз, как указывал представитель Советского Союза, принятая на Женевской конференции новая редакция статей сравнительно с статьями ЮП, хуже формулирует права государства для защиты своей безопасности.[2]

Какими же правами обладают на практике прибрежные государства при урегулировании судоходства в территориальных водах для обеспечения своей безопасности?

Прежде всего прибрежные государства имеют право в интересах своей безопасности закрывать для судоходства известные части территориальных вод. Такие зоны образуются поблизости от береговых укреплений, а также в некоторых случаях вблизи военных портов. Многие прибрежные государства[3] имеют такие запретные зоны, закрытые для прохода судов в интересах безопасности. Как правило, прибрежные государства разрешают в запретных зонах плавать лишь своим военным кораблям. О запретных для судоходства зонах доводится прибрежными го-

---

1 Там же, стр. 79.
2 Там же, стр. 94. На той же позиции находилась и делегация Индии.
3 Зоны безопасности имеются в 14 государствах. См. Николаев, цит.соч., стр. 302.

TARTU ÜLIKOOL UNIVERSITAS TARTUENSIS 1632

государствами до общего сведения в официальных "Извещениях по судоходству", или же дипломатическим путем.

Заход в запретные зоны влечет за собой привлечение виновных лиц к ответственности со стороны властей прибрежного государства.

В некоторых государствах подобные, установленные внутренним законодательством, зоны безопасности простираются даже за границы территориальных вод.

Франция декретом 5 октября 1927 г. запретила, в случае ведения войны, всем военным кораблям, не принадлежащим к составу французских морских сил, приближаться на расстояние менее 6 морских миль к военным портам Шербура, Бреста, Тулона и Бизерты.

Декретом от 29 сентября и I октября 1929 г. во Франции устанавливается зона безопасности шириной в 6 морских миль у берегов Франции и ее заморских территорий, в которой иностранные военные корабли не могут в мирное время стать на якорь без предварительного извещения.[I]

Заход иностранных судов во французские территориальные воды и их пребывание в этих водах в военное время регулируются правилами от I октября 1934 г., согласно которым иностранные военные и торговые суда не могут, под угрозой уничтожения, без предварительного разрешения приближаться к французскому берегу на расстояние менее 3 морских миль. Ширина запретной зоны против военных портов Шербура, Бреста, Тулона и Бизерты составляет 6 морских миль.

Греция законом от 26 марта 1913 г. установила, что проход и остановка греческих или иностранных торговых судов могут быть запрещены декретом или министерским постановлением во всех морях, объяв-

---

[I] См. United Nations, Laws and Regulations on the Regime of the High Seas, vol. I, стр. 73; G i d e l, op.cit. т. III, стр.460;

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

щих берега Греции, на расстоянии в IO морских миль от берега, всякий раз, когда такое запрещение окажется необходимым в интересах национальной обороны.[I]

В Италии законом от I8 июня I9I2 г. была предусмотрена зона безопасности шириной в IO морских миль на побережье, в случае, если это явится необходимым для обеспечения безопасности. В соответствующем итальянском законе говорится: "В принадлежащих государству частях моря по смыслу закона морская зона на берегу понимается шириной в IO морских миль".[2] Зона безопасности в IO морских миль установлена также в Югославии.

В начале Второй мировой войны американские государства Панамской декларацией от 3 октября I939 г. установили вокруг Американского материка зону безопасности шириной до 300 миль от берега, в которой для воюющих государств были запрещены всякие военные действия.

Ряд Южно-Американских государств - Аргентина, Венецуэла, Эквадор, а также Иран и Саудовская Аравия имеют зону безопасности в I2 морских миль. Чили имеет зону безопасности шириной в I00 километров.

Англия в I8I6 г. установила зону безопасности вокруг острова св. Елены, чтобы сторожить бывшего французского императора Наполеона. Британским судам было запрещено приближаться к острову св. Елены без разрешения, а небританским судам приближаться и останавливаться на расстоянии до 24 миль от берега этого острова, причем они по требованию властей должны были удалиться.

Советский Союз в своей практике и советская теория признают

I См. Laws and Regulations on the Regime of the High Seas, vol. I. стр. 7
2 "Gazetta Ufficiale", 22 июня I9I2 г.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

право прибрежного государства устанавливать зону безопасности в прибрежных водах.

Указанный принцип был выражен в советском законодательстве, а именно в "Инструкции для плавания судов в береговых водах в пределах обстрела береговых батарей в мирное время" 1924 г., где в статье 2-ой сказано, что в территориальных водах СССР могут свободно плавать как суда Советского Союза, так и иностранные торговые суда" ... за исключением специальных зон".[I] Первоначальный перечень запретных зон, позднее измененный, был опубликован в приложении к Инструкции 1924 г. Упомянутое запрещение, как усматривается из приложения к статье 2-ой, распространяется также на иностранные военные корабли.

Установленные в 1936 г. "Правила для входа судов в районы с ограничением свободного пути следования "предусматривают также образование специальных зон, если необходимо воспретить судам вход в "некоторые прибрежные районы СССР или ограничить свободный выбор пути при плавании в них" (ст.I).[2]

О запретных для судоходства зонах сообщается в официальном журнале "Извещение мореплавателям" или дипломатическим путем иностранным государствам.[3]

В утвержденном указом Президиума Верховного Совета СССР от 5 августа 1960 г. "Положении об охране государственной границы СССР" указывается (ст.I5), что иностранные невоенные суда, пользующиеся правом мирного прохода, должны следовать обычным "навигационным курсом или курсом, рекомендованным компетентными органами, с соблюдением установленного режима и ... закрытых для плавания районов объявленных в "Извещениях мореплавателям"

На основе"Положения"(ст.86) в наших территориальных водах пограничная охрана может предлагать иностранным невоенным судам "изменить курс, если он ведет в постоянно или временно закрытый для плавания район", и даже задерживать судно и отконвоировать в ближайший порт или пристань,если судно находится в районе, постоянно

I Приказ РВС СССР от 5 июля 1924 г., № 897.

2 "Извещение мореплавателям", 1936 г., № 108.

3 См. "Инструкция" ст.2, примечание "б" и ст. I0.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

или временно закрыты для плавания (ст.37,п.а.)

Капитаны иностранных невоенных судов, нарушающие названные правила, могут быть привлечены к ответственности советскими властями, причем все вытекающие из захода последствия ложатся на капитана судна.[1] Командиры военных кораблей, нарушающие названные правила, могут быть привлечены к ответственности дипломатическим путем. Соответствующие власти прибрежного государства имеют право потребовать от военных кораблей немедленного ухода из запретной зоны; если же военный корабль не выполнит этого распоряжения, может быть применена сила береговых батарей, военных кораблей и т.д..

Другим правом прибрежного государства, вытекающим из его суверенитета, является право запрещать проход иностранных военных кораблей через территориальные воды.

Однако после Второй мировой войны в рамках агрессивного Северо-Атлантического союза и навязанных Соединенными Штатами Америки многим буржуазным государствам договоров о взаимной защите безопасности проход военных кораблей Соединенных Штатов Америки по территориальным водам других договаривающихся государств происходит без всякого предварительного разрешения. Советским Союзом на это не раз было обращено внимание соответствующих государств. Такие действия представляют собой прямую опасность для безопасности государства и находятся в противоречии с общепризнанными принципами международного права.[2]

I См. ст. 36, п. "Положения", I960 г.

2 См.Нота СССР Норвежскому правительству от I5 октября I95I г., "Правда" I6 октября I95I г; Нота СССР Турецкому правительству от 3 ноября I95I г., "Правда" 6 ноября I95I г.;Ноты СССР правительствам Египта, Сирии, Ливана, Ирана, Саудовской Аравии, Йемена и Израиля, "Правда" 28 ноября I95I г.; нота СССР Датскому правительству, "Правда" 2 октября I952 г.; Меморандум Датскому правительству, "Правда" 29 января I953 г.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

В то же время имеют место также случаи прохода военных кораблей Соединенных Штатов Америки без разрешения через территориальные воды государств, с которыми Соединенные Штаты Америки не заключили никаких договоров; случаи прохода сопровождаются различными агрессивными действиями. Военные корабли Соединенных Штатов Америки сотни раз совершали акты агрессии против Китайской Народной Республики.I

Подобные действия представляют собой серьезную опасность для международного мира и должны были бы быть осуждены Организацией Объединенных Наций, на которой лежит ответственность за обеспечение мира. Советский Союз подал соответствующую жалобу на Соединенные Штаты Америки Генеральной Ассамблее Организации Объединенных Наций во время 9-ой сессии. Но большинство членов ООН (послушные Соединенным Штатам Америки буржуазные государства) отклонило эту жалобу без всякого основания. Это - очередной факт, показывающий, что большинство членов ООН является орудием Соединенных Штатов Америки и не выступает в защиту международного мира.

Прибрежные государства, разрешая иностранным военным кораблям проход через территориальные воды на основании внутреннего законодательства или же на основании предварительного разрешения, полученного дипломатическим путем, имеют право на урегулирование этого прохода.

Следующим правом прибрежного государства, вытекающим из потребности обеспечения безопасности, является урегулирование вопроса об использовании проходящими через территориальные воды иностранными судами своих радиостанций.

I См. Заявление представителя СССР А.А.Соболева в специальном политическом комитете "Об агрессивных действиях против КНР и об ответственности за эти действия военно-морского флота США", "Известия" от I4 декабря I954 г.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

Прибрежные государства своим внутренним законодательством обычно запрещают судам пользоваться радиостанциями на известном расстоянии от берега, разрешая это лишь в исключительных случаях, как например, при аварии, при вызове на помощь, при передаче сведений портам назначения и др.

В Советском Союзе постановлением СНК от 24 июля 1928 г.[1] воспрещается иностранным судам как торговым, так и военным во время их пребывания во внутренних морских водах и в территориальных водах Советского Союза пользоваться судовыми радиоустановками на расстоянии 10 морских миль от берега. Пользование радиоустановками разрешается лишь в исключительных случаях, а именно, в случаях аварии, оказания помощи и при проводке судов во льдах. Начатые вне границ названной 10-мильной зоны разговоры разрешается закончить, но лишь при минимальной мощности радиостанции.

В Японии соответствующая запретная зона установлена в 12 морских миль от берега.[2]

В интересах защиты своей безопасности прибрежное государство может требовать от всех судов, приближающихся к его территориальным водам или проходящие по ним, поднятия своего национального флага, чтобы прибрежные власти могли точно установить национальность судна. Прибрежное государство может привлечь к ответственности капитанов торговых судов или других виновных лиц за поднятие чужого флага при проходе через территориальные воды.[3]

1 СЗ СССР, 1928, отд. I, ст. 431.
2 Международное право, 1947, стр. 200.
3 В этом отношении весьма интересное постановление содержит торговый договор, заключенный между Советским Союзом и Китаем в 1938 г., где предусмотрена конфискация судна, если оно скрывает свою национальность. В договоре говорится: "Судам одной из договаривающихся сторон, входящим в территориальные воды другой стороны, строго запрещается скрывать свою национальность каким-либо образом. При нарушении этих правил судно будет конфисковано по распоряжению правительства той стороны, в территориальные воды которой оно зашло", "Внешняя торговля", 1940, № 2.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

В территориальных водах Советского Союза на основании "Положения" 1960 г. (ст.36,п.в.) пограничная охрана может предлагать иностранным невоенным судам "показать национальный флаг, если он не поднят, и произвести опрос о целях захода в эти воды".

Для обеспечения безопасности соответствующие власти прибрежного государства имеют право останавливать все проходящие через территориальные воды невоенные суда, посещать их, просматривать судовые документы и в случае надобности обыскивать судно. Обыск судна чаще всего связан с таможенным контролем, на котором мы остановимся ниже.[I]

Ясно, что соответствующие власти прибрежного государства при остановке судна, просмотре его документов и его обыске должны считаться с потребностями безопасного судоходства, чтобы в результате остановки судна не могла иметь место авария.

В случае, если прибрежные власти обнаруживают на торговом судне, проходящем через территориальные воды, лиц, желающих тайно и без соответствующего разрешения посетить прибрежное государство с враждебными, диверсионными или иными задачами, власти прибрежного государства имеют право в интересах безопасности привлечь названных лиц к ответственности.

Соответствующие права советских властей, в полном согласии с интересами безопасности Советского Союза, предусмотрены в утвержденном указом Президиума Верховного Совета СССР от 5 августа 1960 г. "Положении об охране государственной границы СССР",[2] где в статье 30-ой говорится: "Охраняя государственную границу Союза ССР, пограничные войска ... выполняют следующие задачи:

I См.ст.36, п.в. "Положения" 1960 г.

2 "Ведомости Верховного Совета СССР", от 10 сентября 1960 г., № 29.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

а) отражают вооруженные вторжения на советскую территорию войсковых групп, банд и защищают пограничное население, социалистическую и личную собственность от преступных посягательств;

б) не допускают переходов (переездов, перелетов) государственной границы в неустановленных местах или незаконными способами;

в) задерживают нарушителей государственной границы;

г) осуществляют в установленных пунктах пропуск лиц, следующих через государственную границу; ...

д) контролируют совместно с органами милиции выполнение правил пограничного режима.

Как усматривается из перечисленных обязанностей, они касаются непосредственно охраны безопасности Советского Союза.

Согласно указанному "Положению", все невоенные суда, без различия флага, в районе территориальных вод могут быть остановлены и осмотрены пограничной охраной. Капитан осматриваемого судна обязан предъявить все имеющиеся у него документы, как судовые, так и грузовые. Все невоенные суда, без различия флага, могут быть задержаны в том случае, если капитан не предъявит всех надлежащих документов (как судовых, так и грузовых).[I]

В приложении к статье 25-ой "Положения об охране государственных границ Союза ССР" от 1927 г. предусматривались соответствующие сигналы для остановки судов. В нем говорилось: ... "сигналы об остановке даются судами пограничной охраны ... днем - поднятием на мачте

I См. "Положение" 1960 г., ст. 37, п.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

установленного для этого международного сигнала; ночью - поднятием на мачте (выше топового огня) двух вертикально расположенных зеленых огней. Судно, которому дан сигнал, обязано остановиться и может продолжать плавание лишь по получении на это разрешения от судна, его остановившего". В "Положении" 1960 г. особых сигналов для остановки судов не приводится.

Если судно продолжает путь без получения на то специального разрешения от судна пограничной охраны, то последнее может его преследовать и потребовать остановки и вместе с тем привлечь капитана к ответственности за нарушение правил, регулирующих движение судов в территориальных водах Советского Союза. Если судно окажет сопротивление преследующему его судну, то независимо от того, находится ли оно во время его преследования в территориальных водах Советского Союза или в открытом море, капитан и виновные в этом действии лица отвечают перед советским судом на основании советских законов.[I]

В "Положении" 1927 г. в последнем абзаце ст. 23-ей, говорилось о случае, когда на судне будут обнаружены лица, желающие проникнуть в Советский Союз без соответствующего разрешения. Согласно правилам упомянутого постановления этим лицам не дозволялась высадка и их оставляли на борту под ответственностью капитана.

По-видимому, здесь дело касалось таких случаев, когда лицо тайно, без соответствующего разрешения, стремившееся въехать в Со-

---

I См. о преследовании судов на стр. 249 и сл.

TARTU ÜLIKOOL UNIVERSITAS TARTUENSIS 1632

ветский Союз, не имело каких-либо диверсионных намерений, но его целью было водвориться на жительство в СССР.

Эти правила не могли быть применены в таких случаях, когда лицо, тайно стремившееся попасть в Советский Союз, преследовало цели диверсии, или цели иных контрреволюционных преступлений, или, наконец, цели шпионажа. Естественно, что в таком случае виновных лиц следовало привлекать к ответственности перед советским судом на основании советских законов за попытки совершить соответствующее преступление.

В этой части постановление 1927 года нуждалось в дополнении, ибо, особенно в современных условиях, когда на сухопутных границах Советского Союза образовались государства социалистического типа, усилилась опасность засылки в Советский Союз шпионов и диверсантов по морскому пути. В "Положении" 1960 г. этот недостаток устранен и в нем говорится (ст.27), что "лица, нарушившие и пытающиеся нарушить государственную границу Союза ССР ..., а равно их соучастники подлежат задержанию и привлечению к ответственности в соответствии с законодательством Союза ССР и союзных республик". Понятно, что в последнем случае надлежит привлекать к ответственности и капитана судна, как пособника, если ему было известно о нахождении таковых лиц на судне, а также и других лиц, виновных в пособничестве названным преступникам.

Прибрежное государство в интересах своей безопасности запрещает иностранным судам в своих территориальных водах всякого рода действиям, могущие угрожать его безопасности, как картографирование, фотографирование, измерение глубины воды, не связанные с судоходством.

Все подобного рода действия, запрещенные иностранным судам, доводятся до всеобщего сведения в "Извещениях мореплавателям".

В Советском Союзе в 1932 г. был издан циркуляр Гидрографического Управления "О производстве описных и гидрологических работ на морях, прилегающих к Союзу ССР", согласно которому "производство описных гидрографических и гидрологических работ на морях,

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

прилегающих к Союзу ССР, в пределах 12-мильной морской полосы ... осуществляются исключительно судами, плавающим под флагом Союза ССР. Иностранные корабли могут производить в пределах указанной морской полосы гидрографические и гидрологические работы только с разрешения Правительства Союза ССР".[1]

3. Осуществление таможенного контроля.

Над всеми судами, проходящими через территориальные воды прибрежных государств, осуществляется таможенный контроль в целях недопущения незаконного ввоза и вывоза товаров, могущего причинять вред экономическим интересам соответствующего государства.

Осуществление таможенного контроля над судами проходящими через прибрежное море, признавалось уже в XII веке.

В Англии в 1678 - 1699 гг. были изданы так называемые "Акты о лавирующих судах" (Hovering Acts), на основании которых власти Англии имели право посещать суда, стоящие на якоре или крейсирующие на известном расстоянии от берега, просматривать судовые документы и обыскивать суда для того, чтобы преградить ввоз контрабанды в страну.[2]

В 1736 г. был издан новый Hovering Act, согласно которому английские власти имели право производить контроль над всеми судами, находящимися на расстоянии 5 морских миль от берега, если было основание подозревать их в намерении ввезти контрабанду. Позднее в практике было установлено право английских властей контролировать все суда, крейсирующие или стоящие на якоре на расстоянии 12 морских миль от берега. Если на борту судна обнаруживался запрещенный товар, то он подлежал конфискации и судно обязано было заплатить

---

1 Циркуляр Гидрографического Управления от 16 марта 1932 г. № 85.

2 J e s s u p, op.cit., стр.77.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

штраф. Если же делалась попытка доставить товар на берег, то на капитана и других виновных лиц можно было наложить штраф в трехкратном размере в отношении стоимости конфискованного товара.[I]

Последующие законы I75I, I768, I764 и I779 гг., издание которых было вызвано увеличением контрабанды, все же сокращают таможенную зону до 6 морских миль. Их недостаточная эффективность в борьбе с контрабандой вызвала в I784 году опубликование нового закона, который расширяет таможенную зону до I2 морских миль.

Изданный в Англии в I802 году новый закон расширяет таможенную зону до 24 морских миль. Законом I805 года разрешается осуществлять таможенный надзор даже на расстоянии до 300 морских миль от берега, в отношении тех неанглийских судов I) половину экипажа которых представляют англичане и 2) на борту которых запрещенные товары превышают определенное количество. Два последних акта, устанавливающие особенно широкую таможенную зону, были направлены против французской революции.

По мнению Мастерсона,[2] таможенная зона шириной в 300 морских миль существовала до I876 года. Правда, в целях унификации таможенных законов в I825 г. были изданы новые правила, вступившие в действие 5 января I826 года. Согласно этим правилам была запрещена выгрузка товаров в прилегающей к побережью Англии морской полосе шириной в I2 морских миль без разрешения таможенных властей. В тех же границах осуществляется таможенный надзор. Однако на основании закона I825 года можно было осуществлять таможенный надзор на расстоянии до 300 морских миль, с тем ограничением, что при обнаружении контрабанды судно подлежало конфискации только в том случае, если оно полностью или частично принадлежало английским гражданам

I Хиггинс и Колумбос, цит. соч., стр. 93-96.

2 См. Masterson, Jurisdiction in Marginal Seas, London, I929, стр. 3 и сл.

или если половину его экипажа составляли английские граждане.

Судно, принадлежавшее иностранцам, подлежало конфискации лишь в том случае, если оно было захвачено в прибрежной морской полосе шириной в 3 морских мили.

В таможенном уставе I853 года, целью которого было изменение и консолидация таможенных законов, было предусмотрено осуществление контроля над судами, полностью или частично принадлежащими английским подданным, и судами, половина экипажа которых является подданными Ее Величества, в пределах от 4 до 8 ли от берега (в зависимости от разграничения отдельных районов).[I]

По закону, вышеуказанные суда, в случае обнаружения на них запрещенных товаров, подлежали конфискации.

Изданный в I876 г. закон о консолидации таможенных законов (" Customes Consolidation Act ") отменил прежние акты о лавирующих судах. Согласно новому закону, английские власти получили право осуществлять контроль над судами, проходящими мимо берега на расстоянии в 9 миль, если судно целиком или частично принадлежало английским подданным или если половину его экипажа составляли английские подданные. В отношении иностранных судов производство контроля было предусмотрено на расстоянии 3 миль от берега. В том случае, если иностранное судно выгружало контрабанду поблизости от английского берега, оно подлежало контролю и привлечению к ответственности английскими властями на расстоянии 9 миль от берега. Таким образом, и в этом законе были использованы для осуществления

I В отношении иностранных судов уже раньше контроль осуществлялся в более узкой таможенной зоне. По поводу французского судна " Le Petit Jules ", задер(жанного в I850 г. на расстоянии приблизительно 23 миль от берега, королевский главный адвокат Доддсен утверждал, что "с точки зрения права народов захват не оправдан ...".

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

таможенного контроля над проходящими судами отчасти такие принципы, как частичная принадлежность судна английским подданным, а также английское подданство половины экипажа. Этим законом Англия очевидно стремилась расширить свою юрисдикцию в прибрежных морях, в то же время, однако, не признавая ширины территориальных вод более чем в 3 морских мили, установленной другими государствами.

В Соединенных Штатах Америки по примеру Великобритании в I799 г. был издан особый Hovering Act , согласно которому власти Соединенных Штатов имели право посещать и обыскивать суда на расстоянии I2 миль от берега, но лишь такие суда, которые направлялись в какой-либо порт или в какое-либо место в Соединенных Штатах Америки.[I] Если судно в этом районе без разрешения производило выгрузку или перегрузку на другое судно, капитан судна подлежал привлечению к ответственности.[2] В отношении иностранных судов, проходящих мимо берега, контроль осуществлялся на расстоянии 3 морских миль от берега.

Как видно из этого, капиталистические великие державы уже с самого начала установили таможенный контроль над судами, находящимися в их прибрежных морях, в значительно более широкой полосе, чем ширина территориальных вод. Это наблюдается и в практике других буржуазных государств. Этот факт еще раз подтверждает, что навязываемая империалистическими великими державами ширина территориальных вод в 3 морских мили не в состоянии обеспечить защиту прав прибрежного государства.

Со вступлением в силу в январе I9I9 г. I8-ой поправки к конституции, в Соединенных Штатах Америки была запрещена торговля алко-

---

I См. J e s s u p, op.cit., стр. 80.
2 См. P o n w i c k, op.cit., стр. 28I.

гольными напитками, вместе с чем начался новый этап в законодательстве буржуазных государств и международной практике в области таможенного контроля в прибрежных морях.

В Соединенных Штатах Америки началось процветание контрабандной торговли алкоголем. Борьба против подобной контрабандной торговли алкогольными напитками обусловила издание новых законов для осуществления таможенного контроля на прибрежных морях Америки.

2I сентября I922 г. в Соединенных Штатах Америки был издан Tariff Act , расширяющий права властей Соединенных Штатов в области таможенного контроля. Этот акт уполномочил федеральные власти во всякое время "... отправляться на борт судна или другого перевозочного средства во всяком месте Соединенных Штатов на расстоянии 4 лье (= I2 географических миль, А.У.) от берега, просматривать списки товаров, осматривать и обыскивать судно и перевозочные средства, всех лиц, все тюки товаров на борту судна и для этого останавливать и опрашивать такие суда и перевозочные средства даже в пути и применять к ним всю необходимую силу, чтобы принудить их к повиновению".I

На основании вышеприведенного акта власти Соединенных Штатов Америки осуществляли контроль как над американскими, так и над иностранными судами. Расширение таможенного контроля со стороны Соединенных Штатов Америки в отношении иностранных судов до I2 морских миль вызвало протесты Англии. Протесты иностранных государств были вызваны именно расширительным толкованием закона со стороны Верховного Суда США, согласно которому при проходе через территориальные воды на борту иностранного суда алкогольные напитки даже в запеча-

---

I Х и г г и н с и К о л о м б о с, цит. соч., стр. 97. J e s s u p op.cit., стр. 2I2,2I3. Относительно протестов см. там же, стр. 224.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

танном виде не должны были находиться.[I]

Такая практика Соединенных Штатов Америки вызвала резкие протесты со стороны других государств во главе с Англией, которая стремилась показать себя на международной арене последовательной защитницей принципа 3 морских миль. 28 июля I923 г. министр иностранных дел Великобритании лорд Керзон, выступая в палате лордов, заявил, что подобная международная практика государств может создать положение, что " с собственными судами обходились бы столь же неразумно во время нахождения их под иностранной юрисдикцией".[2]

В результате протестов Соединенные Штаты Америки в июне I923 г. сузили таможенный контроль до 3 морских миль. Согласно новым правилам (ст. 2) таможенный контроль в отношении иностранных торговых судов осуществлялся лишь в территориальных водах Соединенных Штатов Америки, но провоз алкогольных напитков через территориальные воды по-прежнему запрещался даже в запечатанном виде.

Таможенные правила не применялись только в отношении судов, "которые были вынуждены войти в порты вследствие условий погоды или неизбежной необходимости".[3]

Одновременно правительство Соединенных Штатов Америки вступило в переговоры с другими государствами для урегулирования этого вопроса.

23 января I924 г. было заключено соглашение между Соединенными Штатами Америки и Англией. На основании соглашения ширина территориальных вод была определена в 3 морских мили, причем Англия разрешила в отношении своих частновладельческих судов осуществлять таможенный контроль вблизи побережья Соединенных Штатов

I См. Решение Верховного суда США по делу Anchor Line v.Aldridge, Jessup, op.cit.,стр.2I5,2I6.

2 Хиггинс и Колломбос, цит. соч., стр. 99.

3 Jessup, op.cit., стр. 220.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

Америки в полосе, ширина которой от берега равна расстоянию пути, проходимого контролируемым судном в течение одного часа. В виде компенсации Соединенные Штаты Америки признали право английских судов провозить в запечатанном виде алкогольные напитки через территориальные воды Соединенных Штатов Америки и иметь на борту судна в американских портах алкогольные напитки, предназначенные для потребления экипажа или назначенные для вывоза в порты других государств.[I]

Соединенные Штаты Америки заключили на основании тех же принципов соглашения с рядом государств, а именно: с Германией I9 марта I924 г., с Японией 22 марта I924 г., с Панамой 6 июня I924 г., с Голландией 2I августа I924 г., с Кубой 4 марта I926 г., со Швецией 22 мая I924 г., с Норвегией 24 мая I924 г., с Данией 29 мая I924 г., с Францией 30 июня I924 г., с Бельгией 8 декабря I925 г., с Испанией I0 февраля I926 г. Этими соглашениями Соединенные Штаты Америки обеспечили для себя осуществление таможенного контроля над иностранными судами в довольно широкой зоне вдоль своего побережья.

Закон о запрещении алкогольных напитков был отменен в I933 году 2I-ой поправкой к конституции США, вместе с чем отпало также основание для установленной широкой таможенной зоны на американском побережье. Однако, несмотря на это, США не только не отказались от прежней широкой таможенной зоны, но даже расширили ее. В I935 г. одновременно с изданием акта против контрабанды президенту США было предоставлено право установить особую "customs enforcement area" для таможенного контроля шириной до I00 морских миль. Согласно акту, в эту сферу могли быть включены любые воды в пределах I00 мор-

I Edwin De Witt Dickinson, A selection of Cases and other Readings on the Law of Nations, New York, I929, стр.495.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

ских миль от того "места или от той зоны, в отношении которых президент заявляет, что в них некое судно (или суда) подозревается в перевозки контрабанды".[I] Указанный акт является очередным примером агрессивной политики правящих кругов США; он нарушает принцип свободы морей и представляет собой попытку подчинить своему контролю судоходство во всей западной части Атлантического океана.

Даже некоторые буржуазные авторы считают этот акт непра - вильным.[2]

В ряде других буржуазных государств также были образованы таможенные зоны, значительно превышающие ширину территориальных вод. Во Франции законом I926 г. таможенная зона была установлена шириной в 20 километров, в Бельгии законом I932 г. - в I0 километров, в Норвегии и Италии в I2 морских миль; в Дании законом I925 г. таможенная зона была установлена в I3 морских миль, в Финляндии законом от I93I г. - в 6 миль; в Аргентине, Венецуэле и Кубе - в I2 морских миль, в Колумбии в 20 миль, в Канаде в 9 морских миль и в Чили в I00 километров.[3] В некоторых государствах ширина таможенной зоны совпадает с шириной территориальных вод, как например, в Испании, Португалии, Югославии, Эквадоре. Многие буржуазные государства (Голландия, Швеция, Япония) не имеют особой таможенной зоны, и таможенный контроль осуществляется в границах территориальных вод.

Особой таможенной зоны нет и в некоторых странах народной де-

---

I Elmer A. L e w i s, Laws relating to Shipping and Merchant Marine, Washington, I938, стр. 307.

2 B a t y, The free Sea produce the Evidence, AJIL, v.35, I94I, стр. 227-242; B r i g g s, Les Etats-Unis et la loi de I935 sur la contrabande, R.D.I, I939, V. 20, стр. 2I7-265.

3 Laws and Regulations on the Regime of the High Seas, v. I, стр. 5I-I43.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

мократии - Албании, Румынии и Болгарии, и таможенный контроль осуществляется в пределах территориальных вод. Китайская Народная Республика имеет таможенную зону в 12 морских миль.

В принятой на Женевской конференции 1958 г. конвенции предоставляется государствам право устанавливать таможенную зону шириной в 12-миль (ст. 24), считая от исходной линии территориальных вод.

Прибрежные власти имеют право останавливать в территориальных водах проходящие суда для таможенного контроля, обыскивать их, просматривать судовые документы. В случае нахождения контрабанды виновные лица привлекаются к ответственности и контрабанда конфискуется.

В отдельных странах таможенные уставы освобождают от контроля суда вместимостью больше определенных пределов.

В Бельгийском законе предусмотрено, что таможенные власти могут обыскивать суда вместимостью менее 50 тонн. Конфискованы могут быть лишь виновные суда вместимостью меньше 30 тонн, если они задержаны на расстоянии не более 2500 метров от берега.

На основании Египетского закона таможенному контролю подчиняются суда вместимостью менее 200 тонн. Французский закон устанавливает подобный контроль для судов вместимостью менее 100 тонн.

Подчинение таможенному контролю лишь мелких судов не является общепризнанной нормой международного права, хотя такая практика соответствует интересам судоходства именно в том случае, когда прибрежным государством созданы специальные таможенные зоны за пределами территориальных вод. В пределах территориальных вод государство вправе подчинять таможенному контролю все частновладельческие суда.

Осуществление таможенного контроля над проходящими иностран-

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

ными судами, а также образование таможенных зон вызвало в практике государств много конфликтов.

Англия, как отмечает Хиггинс, в своей практике признает таможенные зоны, образованные другими государствами, если они шире трех миль, лишь на основе международного соглашения, стороной которого является и Великобритания.[1]

Как мы указывали выше, подобный договор был заключен в 1924 г. между Великобританией и Соединенными Штатами Америки. 13 октября 1933 г. Великобритания заключила соответствующий договор с Финляндией. В договоре признается право властей Финляндии посещать и обыскивать плавающие под флагом Великобритании частновладельческие суда менее 500 бр.рег. тонн, не зафрахтованные Великобританией, ее доминионами или колониями, в зоне, ширина которой, считая с берега, равняется расстоянию, проходимому обыскиваемым судном в течение одного часа.[2] В связи с этим весьма интересно отметить, что несмотря на то, что империалистические великие державы своим внутренним законодательством устанавливают таможенную зону шириной более 3 миль, как это имеет место, например, в Соединенных Штатах Америки, сами они стараются не признавать такого права за другими государствами.

Признавая за прибрежными государствами право установления ширины своих территориальных вод в согласии с требованиями обеспечения безопасности и экономических интересов, мы должны признать и их право осуществлять в пределах этих вод таможенный контроль над проходящими судами.

В России законом от 10 декабря 1909 г. была образована таможенная зона в 12 морских миль. В статье 1-ой закона говорится: "Пространство воды в двенадцать морских миль от линии наибольшего отли-

---

1 Хиггинс и Коломбос, цит. соч., стр. 103.
2 Там же

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

ва от морских побережий Государства Российского, как на материке, так и на островах, признается морскою таможенною полосою, в пределах которой все как русские, так и иностранные суда подлежат надзору со стороны русских властей ..."[1]. В 1910 г. эти правила были включены в таможенный устав.

Против указанного закона совершенно необоснованно протестовали Англия и Япония, утверждая, что этот закон якобы противоречит международному праву.[2] Россия, однако, отклонила протесты, утверждая, что в современном международном праве отсутствуют общепризнанные правила относительно ширины территориальных вод, по отношению к которым государство осуществляет суверенные права.

В Балтийском море конвенцией от 19 августа 1925 г., в которой принимал участие и Советский Союз, с целью борьбы с контрабандной торговлей алкоголем была образована особая зона в 12 морских миль.[3] В этой зоне суда пограничной охраны всех договаривающихся государств могли осуществлять таможенный контроль над проходящими частновладельческими судами.

Статья 2 конвенции гласит: "Договаривающиеся Стороны обязуются не выдвигать каких-либо возражений против того, чтобы каждая из них применяла в зоне, простирающейся до двенадцати морских миль от побережья или от внешней границы архипелагов, свои законы к судам, которые явно занимаются контрабандой".[4]

---

1 П.С.З.Р. 1909 г., № 32777, т. 29, отд. I, стр. 957, 958.
2 J e s s u p, op.cit., стр. 87.
3 В конвенции принимали участие: Советский Союз, Германия, Дания, Эстония, Финляндия, Латвия, Литва, Норвегия, Польша, Швеция и Данциг. Конвенция потеряла силу с начала Второй мировой войны.
4 Международные конвенции и соглашения, относящиеся к торговому мореплаванию, Москва, 1951, стр. 37.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

В Советском Союзе не существует особой таможенной зоны, и пределы таможенного контроля совпадают с советскими территориальными водами, в которых советские власти производят таможенный контроль над проходящими невоенными судами. Особое положение было лишь в Финском заливе до 1940 г., где на основании мирного договора, заключенного с Финляндией в 1920 году, ширина наших территориальных вод составляла 4 морских мили. В этом районе конвенцией, заключенной с Финляндией 3 апреля 1929 г., таможенная зона была определена в 12 морских миль. Заключенные с Финляндией мирные договоры 1940 г. и 1947 г. изменяют это особое положение в отношении территориальных вод и вместе с тем и зоне таможенного контроля составляет в Финском заливе 12 морских миль.

На основе "Положения" 1960 г. на пограничную охрану возлагается и совместно с таможенными органами пресекать провоз через границу запрещенных для ввоза и вывоза предметов, материалов, валюты и валютных ценностей. (ст.30,п. е.)

Пограничная охрана имеет право задерживать иностранное невоенное судно и отконвоировать в ближайший порт или пристань, когда "судно производит высадку и посадку людей, выгрузку или погрузку грузов в не установленных для этого местах, если такие действия совершаются без разрешения компетентных органов" (ст.37,п.б.) Такое же право имеет пограничная охрана, если судно откажется подчиниться распоряжениям надлежащих властей Союза ССР (ст.37,п.е.)

Об осмотре или задержании судна составляется акт, подписываемый командиром корабля пограничной охраны и капитаном осматриваемого или задерживаемого судна (ст.38).

Пограничная охрана имеет право применять оружие для отражения

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

вооруженного нападения на советскую территорию, а также против нарушителей пограничного режима, если прекращение нарушения "не может быть осуществлено другими средствами, или в ответ на применение силы со стороны нарушителей" (ст. 89).

Как видно из вышеприведенного, пограничная охрана осуществляет вместе с таможенными органами таможенный контроль в территориальных водах Советского Союза. В пределах портовых вод такой контроль производится соответственно таможенному кодексу (ст. 50) таможенными учреждениями.

Возникает вопрос, следует ли признавать в отношении государственных торговых судов, как судов, принадлежащих государству, право производить таможенный контроль в таможенных зонах других государств.

В соглашениях, заключенных Соединенными Штатами Америки с рядом государств в 1924 г. и в последующих годах, в отношении таможенного контроля предусмотрено, что таможенному контролю подчиняются лишь частновладельческие суда, не принадлежащие государству и не зафрахтованные им. На этой позиции находится и соглашение, заключенное между Великобританией и Финляндией в 1933 году.

Следует признать, что и советские торговые суда, как государственная собственность, не подчиняется в иностранных таможенных зонах таможенному контролю. Государственное имущество на основании общепризнанной нормы международного права обладает за границей иммунитетом и освобождается от всяких принудительных действий местных властей. Таможенный контроль является одним из видов принудительных действий местных властей и осуществление его в отношении

имущества иностранного государства нарушает суверенитет и равноправие государств.

4. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ СУДОХОДСТВА В ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ ВОДАХ.

Прибрежное государство имеет право регулирования судоходства в территориальных водах для того, чтобы обеспечить безопасность мореплавания. Внутренним законодательством, как правило, возлагается на проходящее судно обязанность принятия лоцмана в известных опасных для судоходства местах, где чужой водитель, не знающий фарватера, может вызвать аварию и подвергнуть опасности судно, груз и людей, находящихся на судне. Принятие лоцмана в известных районах при проходе судов через территориальные воды является обязательным для всех проходящих судов, как принадлежащих прибрежному государству, так и иностранных.

Обязательная лоцманская проводка устанавливается прибрежным государством не только в интересах проходящего судна, его груза и защиты людей, находящихся на борту, но и для защиты судоходных путей, в особенности на искусственных судоходных путях, как например, в каналах, частях углубленного фарватера, в шлюзах и проч. Здесь авария судна, обусловленная недостаточным знакомством с судоходным путем, может повредить технические приспособления или преградить судоходный путь и таким образом затормозить судоходство.

О лоцманской проводке, обязательной для проходящих судов, установленной внутренним законодательством прибрежного государства, сообщается во всеобщее сведение в официальных известиях.[I]

I В.Ф. М е ш е р а, Морское право, Москва, I959, стр. I8,I9.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

Лоцманские районы на практике подразделяются на 1) районы, где лоцманские проводки обязательны и 2) районы, где суда могут нанимать лоцмана по своему усмотрению. Названное различие в отношении лоцманских районов устанавливается внутренним законодательством прибрежного государства, исходя из характера судоходного пути.

Одновременно с обязанностью судов нанимать лоцманов в известных районах территориальных вод на прибрежных государствах лежит обязанность организации лоцманской службы в названных районах.

Международный сигнальный код предусматривает соответствующие сигналы флагом и по радио для вызова лоцмана.

Лоцманская служба является платной. Обычно общие условия пользования лоцманскими услугами регулируются постановлениями договоров о торговле и мореплавании между договаривающимися сторонами, причем на лоцманские услуги распространяются общий режим торгового договора или национальный режим, или же режим наиболее благоприятствуемой нации.

В проливах и каналах, имеющих международное значение, лоцманская служба может быть также урегулирована соответствующими международными договорами. Так, в ст. 2-ой конвенции, заключенной в Монтре в 1936 г. о режиме Черноморских проливов, сказано, что в мирное время в отношении прохода торговых судов "проводка лоцманами и пользование буксирными судами остаются необязательными". Соответственно правилам статьи 6-ой, в том случае, если Турция считает себя находящейся под угрозой непосредственной военной опасности, "проводка лоцманами может быть сделана обязательной, но будет бесплатной".[1]

---

1 Международные конвенции и соглашения, относящиеся к торговому мореплаванию, стр. 274 и сл.

TARTU ÜLIKOOL UNIVERSITAS TARTUENSIS 1632

Для обеспечения безопасности судоходства в территориальных водах действуют соответствующие международные правила для предупреждения столкновения судов. Указанные правила были выработаны в Вашингтоне в 1889 г. При заключении Лондонской конвенции по охране человеческой жизни на море в 1929 г.[1] правила для предупреждения столкновений судов на море, с некоторыми изменениями, были приложены к конвенции в виде второго приложения.

На Лондонской конференции 1948 г. по охране человеческой жизни на море, в которой участвовал и Советский Союз, в правилах были сделаны некоторые изменения. Новые "правила для предупреждения столкновений судов в море" вступили в силу с 1 января 1954 г.[2]

В введении к Правилам указывается, что они действуют также в территориальных водах и что Правилами должны руководствоваться все суда в открытых морях и водах, соединенных с морями, по которым могут плавать морские суда.

При этом Правила (стр. 30) разрешают прибрежным государствам издавать местные правила для судоходства в портах и во внутренних водах.

С 17 мая по 17 июня 1960 г. в Лондоне состоялась новая конференция по вопросам охраны человеческой жизни на море. Конференция единогласно приняла новую конвенцию по охране человеческой жизни на море и некоторых новых правил о предупреждении столкновений судов на море.[3]

В территориальных водах действуют также Брюссельские конвенции 1910 г.: 1) об объединении некоторых правил относительно столкновения судов, 2) об объединении некоторых правил относительно оказания помощи и спасания на море, в которых участвует и Советский Союз.

10 мая 1952 г. в Брюсселе между некоторыми буржуазными государствами была заключена конвенция "По унификации некоторых правил, относящихся к гражданской компетенции в вопросе столкновения судов",

---

1 Там же, стр. 176; "Предупреждение столкновений судов в море", под редакцией В.Ф.Медведева и А.Л.Кейлина.
2 Международная конвенция по охране человеческой жизни на море, 1948 г., Ленинград, 1955, Приложение В, стр. 159 и сл.
3 Новая конвенция еще не вступила в силу.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

унифицировавшая правила по предъявлению вытекающих из столкновения судов гражданских исков.

В Советском Союзе принятие лоцмана для судов плавающих в территориальных водах, регулируется статьей 65-ой Кодекса торгового мореплавания и ныне действующим пятым приложением к кодексу, где приводятся правила лоцманской службы. Статья I-я У приложения Кодекса торгового мореходства говорит: "Проводка судов на подходах к морским торговым портам Союза ССР и в пределах вод этих портов осуществляется исключительно государственными морскими лоцманами".

Районы лоцманской проводки как обязательной, так и необязательной, устанавливаются Министерством Морского флота и публикуются в "Извещениях мореплавателям".

В договорах о торговле и мореплавании, заключенных Советским Союзом, регулируются и вопросы принятия лоцмана судами договаривающихся сторон. Соответствующие предписания заключаются в торговом договоре с Норвегией 1925 г.[I], а также в ряде последующих договоров, например, в договоре о торговле и судоходстве, заключенном с Чехословакией в 1947 г., в договоре с Данией 1946 г., в договоре с Румынией 1948 г и др.

В последних договорах предусмотрено, что в отношении лоцманской службы суда другой договаривающейся стороны пользуются режимом наиболее благоприятствуемой нации.

Относительно предупреждения столкновения судов Советский Союз присоединился к соответствующей Лондонской конвенции 1948 г. " О защите человеческих жизней на море", в виде приложения к которой приняты новые правила для предупреждения столкновения судов на море.

Для обеспечения безопасности мореплавания прибрежное государ-

---

I К о р о л е н к о, цит. соч., стр. 214 и сл.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

ство в известных случаях обязано подавать судам, плавающим в территориальных и внутренних водах, сигналы на основании конвенции, заключенной в Лиссабоне в 1930 г. Таковы:

1. Предупреждение о бурях, могущих охватить данную местность.

2. Сигналы прилива и отлива и высоты воды.

3. Сигналы, относящиеся к движению судов при входе в порты или в важные фарватеры.

Согласно Лондонской конвенции 1948 г., государства обязаны сообщать судам по радио метеорологические сведения.

Для обеспечения безопасности судоходства в территориальных водах самым важным является установка морских знаков для ограждения судоходного пути, освещение маяков и буев.

Обязанностью всех прибрежных государств в границах их территориальных вод является ограждение соответствующими знаками судоходных путей и освещение маяков и буев. Лишь в случае войны воюющие государства могут для охраны своей безопасности удалить из территориальных вод морские знаки и прекратить освещение маяков и буев.

1 мая 1936 г. по инициативе Совета Лиги Наций была заключена многосторонняя конвенция для унификации морских знаков. В 1930 г. было заключено соглашение об охранении плавучих маяков, находящихся вне своих обычных постов, для предупреждения судов. Советский Союз присоединился к названным конвенциям.

В 1955 г. в Голландии в Шевенингене состоялась международная конференция по вопросам навигации и маяков, в которой участвовали делегации 26 стран, включая СССР и Китайскую Народную Республику.[1]

Как общее правило, установка морских знаков в территориальных водах относится к обязанностям прибрежных государств. Исключе-

---

1 "Правда" от 2 июня 1956 г.

TARTU ÜLIKOOL · UNIVERSITAS TARTUENSIS · 1632

ние составлял в этом лишь буржуазный Китай. В соответствии с навязанным Китаю империалистическими великими державами неравноправным договором, контроль китайских таможенных пошлин был подчинен комиссии, составленной из представителей европейских великих держав, задачей которых была также установка морских знаков в китайских территориальных и внутренних морских водах. Расходы, связанные с этой работой должен был нести Китай.

Возникает вопрос, имеющий важное практическое значение, а именно: могут ли другие государства требовать от прибрежных государств постройки дополнительных маяков в их территориальных водах для того, чтобы обеспечить безопасность международного судоходства. В интересах безопасности судоходства надлежало бы считать правильными подобные обоснованные требования. Однако следует признать, что на основании международного соглашения и другие государства могли бы участвовать в постройке таких маяков, если устройство их окажется слишком дорогим для прибрежного государства. Так, был построен маяк на мысе Спартель в Марокко [1] на основании конвенции от 31 мая 1865 г., заключенной между рядом государств: Бельгией, Францией, Италией, Великобританией, Австро-Венгрией, Голландией, Португалией, Швецией, Норвегией, Испанией и Соединенными Штатами Америки. В 1873 г. к этой конвенции присоединилась Германия и в 1899 г. Россия. Расходы по эксплуатации маяка на основании указанной конвенции покрывались совместно всеми названными государствами. 16 декабря 1930 г. была заключена конвенция между рядом государств для постройки некоторых маяков в Красном море.[2]

Помимо многосторонних договоров, между государствами заклю -

---

1 G i d e l, op.cit., v. III, стр. 377-388.
2 О п п е н г е й м, цит. соч., I, 2, стр. 171, выноска 3.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

чаются и двухсторонние договоры о постройке маяков и их содержании.

Для гарантии безопасности мореплавания государства обязаны организовать оказание помощи и спасание судов, попавших в бедственное положение в их территориальных водах. Как общее правило, право оказания помощи и спасания в территориальных водах принадлежит соответствующим специальным судам прибрежного государства; иностранным специальным судам запрещено специализироваться на работах по оказанию помощи и спасанию судов в территориальных водах другого государства. Конечно, сюда не относятся единичные случаи оказания помощи со стороны проходящих судов.

Оказание помощи и спасание в территориальных водах весьма часто регулируется заключенными между государствами двухсторонними договорами.

Договоры о торговле и мореплавании Советского Союза регулируют и вопросы оказания помощи и спасания, причем в договорах предусмотрено взаимное обеспечение национального режима (договор с Данией 1946 г.) или режима наибольшего благоприятствования (договоры с Румынией 1948 г. и с Чехословакией 1947 г.) при случаях несчастий с судами другой договаривающейся стороны.

Хотя содержание в порядке судоходных путей требует от прибрежного государства значительных расходов, оно не может на основании норм международного обычного права взимать сборы с судов, проходящих через территориальные воды. Взимать сбор с судов, проходящих через территориальные воды, можно лишь за оказание судам услуг, как например, за лоцманскую проводку, буксировку, оказание помощи и спасание и др. Лишь с судов, входящих в порты, а также с судов, останавливающихся в территориальных и внутренних морских водах на якоре, прибрежные государства могут взимать сборы в связи с содержанием в порядке судоходных путей.

Такая точка зрения в отношении взимания сборов в территориальных водах выражена в статье 7-ой Гаагской конференции, 1930 г., а также в Женевской конвенции 1958 г. (ст. 18).

Особые правила действуют при проходе судов через льды,[1] ибо здесь прибрежное государство обязано оказывать помощь судам при проходе через территориальные воды, ввиду чего оно имеет и право взимать с судов плату за оказанную помощь. Проход судов через льды регулируется в СССР приказом Наркомвода от 23 ноября 1931 г.

Торговые суда, независимо от их национальности, пользуются бесплатной помощью портовых ледоколов Советского Союза в портах, открытых для зимнего судоходства, для проводки в порт из ледового района и из порта в свободные воды.

Советский Союз признает взимание платы с проходящих судов за оказанные им услуги, как буксировка, лоцманская проводка, оказание помощи и спасание.

Прибрежные государства имеют право устанавливать внутренним законодательством правила об оказании помощи и спасании.

В Советском Союзе приказом Наркомвода 1939 г. установлены "Правила о сигналах бедствия и извещениях об опасности для мореплавания". В этих правилах предусматриваются "сигналы бедствия", какие должно подавать судно, попавшее в серьезную опасность и нуждающееся в немедленной помощи. В правилах приведены образцы "навигационных радиотелеграмм", какие передаются судам со сведениями об опасностях мореплавания. Правила действуют в отношении всех торговых судов Советского Союза, а также иностранных судов, плавающих в советских водах.

В 1940 г. приказом Народного Комиссара Морского флота были установлены правила об исследовании аварий, применяемые в соответ-

---

[1] В.Ф. Мешера, Морское право, стр. 19,20.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

ствующих случаях в советских водах как в отношении советских, так и в отношении иностранных судов.

Для обеспечения безопасности судоходства в территориальных водах прибрежные государства имеют право контролировать исполнение правил, предусмотренных внутренним законодательством и в соответствующих международных конвенциях для предупреждения столкновения судов и их оснащенности требуемыми сигнальными огнями.

Прибрежные государства имеют право привлекать к ответственности виновных в нарушении этих правил.

Указанный проступок предусмотрен в статье 75 ² УК РСФСР.

5. САНИТАРНАЯ ОХРАНА ГРАНИЦ.

Прибрежные государства для защиты граждан и домашних животных от заболевания инфекционными болезнями могут устанавливать внутренним законодательством правила санитарной охраны территориальных вод. Указанные правила обязательны для всех судов, проходящих по территориальным водам.

На основе действующей международной санитарной конвенции прибрежные государства воздерживаются от всякого санитарного осмотра судов, которые проходят через территориальные воды, не останавливаясь в портах или у берегов.

Конвенция при этом не воспрещает установления соответствующих санитарных правил, которым обязаны подчиняться и суда, проходящие через территориальные воды.

В Женевской конвенции 1958 г. о территориальных водах и прилежащих зонах предусмотрено (ст. 24), что прибрежные государства могут создать специальные зоны шириной до 12-и миль и для того, что-

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

бы предупредить нарушение его санитарных правил на материке и в территориальных водах. Ширина специальной санитарной зоны измеряется от исходной линии территориальных вод. Из этого видно, что государства, ширина территориальных вод которых достигает до 12-и миль, не имеют права создать еще вне пределов этих вод специальную санитарную зону.

6. РЫБОЛОВСТВО И ЭКСПЛУАТАЦИЯ ЕСТЕСТВЕННЫХ РЕСУРСОВ В ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ ВОДАХ.

В территориальных водах всех стран находятся в большей или меньшей мере различные естественные ресурсы, весьма часто образующие основной источник существования местных жителей. В территориальных водах происходит рыбная ловля, охота на морских зверей. На побережье Северного Ледовитого океана производится в особенно больших размерах лов различных морских зверей, дающий ценное сырье для промышленности. В территориальных водах многих государств добываются жемчуг, кораллы, устрицы и другие морские продукты.

В недрах территориальных вод добываются различные естественные ресурсы, как например, нефть, каменный уголь, промысловая эксплуатация которых может иметь для государства большое экономическое значение.

В связи с такими экономическими интересами возникает вопрос о том, кому принадлежат находящиеся в территориальных водах естественные ресурсы и кто имеет право на их эксплуатацию.

По этому вопросу в буржуазной доктрине нет единогласия. Многие буржуазные авторы вместе с отрицанием суверенитета прибрежного государства в территориальных водах признают в интересах великих империалистических держав и свободу эксплуатации естественных ре-

TARTU ÜLIKOOL · UNIVERSITAS TARTUENSIS · 1632

сурсов в этих водах.

Немецкий автор Вильгельм утверждает, например, что "прибрежное рыболовство, естественно, является принципиально свободным для всех наций".[1]

Французский автор Лапрадель, создавший теорию сервитутов, считает предоставление прибрежному государству монопольного права на рыболовство в территориальных водах нарушением принципа свободы морей.[2]

Современные буржуазные авторы, отрицающие суверенитет прибрежных государств в территориальных водах, часто также признают свободу рыболовства в территориальных водах (как мы уже выше видели). Признание свободы рыболовства происходит в интересах капиталистов великих империалистических держав, стремящихся обогатиться за счет рыбных запасов, находящихся в территориальных водах других государств.

С подобными взглядами нельзя согласиться. С вхождением территориальных вод в состав государственной территории и с распространением на них суверенитета прибрежного государства, все естественные ресурсы этих вод составляют национальные ресурсы прибрежного государства, как и естественные ресурсы в пределах его сухопутной территории. На основе суверенитета прибрежные государства имеют монопольное право на эксплуатацию всех естественных ресурсов территориальных вод, а также дна этих вод.

Признание свободы рыболовства в современных технических условиях может привести к полному истощению рыбных запасов прибрежных вод, что представило бы серьезную опасность для экономики всех прибрежных государств.

---

1 K. W i l h e l m i, Das Küstenmeer, Jena, 1917, стр. 47.
2 L a p r a d e l l e, Le droits de l'Etat sur la mer, стр. 41.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

На основе суверенитета прибрежные государства имеют право издавать правила для рыболовства и охраны рыбных запасов в территориальных водах.

С развитием науки многие прибрежные государства для увеличения запасов ценных пород рыб приступили к их искусственному разведению.

В этих случаях следует признать и право прибрежных государств регулировать рыболовство в прилегающих к территориальным водам частях открытого моря, если запасы рыб в этих районах зависят от усилий прибрежного государства или имеют для прибрежного населения важное значение.[I]

На основе Женевской конвенции 1958 г. о рыболовстве и охране живых ресурсов открытого моря (ст. 7), прибрежные государства вправе устанавливать односторонним актом меры для охраны рыбных запасов и других живых ресурсов в любом районе открытого моря, прилегающим к его территориальным водам, если переговоры с другими заинтересованными государствами в продолжении шести месяцев не привели к заключению специального соглашения.

Такие меры обязательные и для других государств, если а) необходимости рыболовства требуют их срочного применения; б) они обоснованы на научных заключениях, и в) они не являются дискриминационными для иностранных рыбаков.[2]

В исторической практике государств в области урегулирования рыболовства в прибрежных морях имели место существенные изменения.

I См. Постановления СМ СССР об охране запасов лососей в зонах открытого моря, ограничивающих территориальные воды СССР на Дальнем Востоке, "Правда" от 2I марта 1956 г.; см. также: Конвенция о рыболовстве с Японией от I4 мая 1956г., "Правда" от I6 мая 1956 г.

2 United Nations, Conference on the Law of the sea, vol. II, стр. I40.

TARTU ÜLIKOOL · UNIVERSITAS TARTUENSIS · 1632

До XУII столетия в практике государств признавалась свобода рыболовства в прибрежном море, хотя бывали и случаи, когда монополия рыболовства предоставлялась владельцу берега.

Английский король Яков I впервые прокламацией от I мая 1609 г. запретил иностранцам рыболовство в прибрежном море. За Англией последовали Норвегия и Швеция. По этому поводу РАСТАД писал (применительно к XУIII столетию): "свобода рыболовства всегда остается общепризнанным принципом во всех странах Европы; исключение составляет лишь Датско-Норвежская монархия и в неопределенной степени также Швеция и Великобритания"[I]

Со второй половины XIX столетия другие государства также начинают предоставлять монополию рыболовства в территориальных водах лишь своим гражданам.

В заключенной между Испанией и Францией рыболовной конвенции 1882 г., а также в заключенной в том же году между Германией, Голландией, Бельгией, Данией и Великобританией конвенции о регулировании рыболовства в Северном море монополия рыболовства в территориальных водах была предоставлена лишь гражданам соответствующих государств. Тот же принцип выражен во французском законе от I марта 1888 г. За Францией последовали и другие буржуазные государства Европы.

В настоящее время в практике буржуазных государств этот вопрос разрешается различно. В отношении регулирования рыболовства в территориальных водах можно различать три группы государств.

I. Государства, обеспечивающие своим гражданам монополию рыболовства в территориальных водах. К этой группе относятся империалистические великие державы: Соединенные Штаты Америки, Вели-

---

I R a e s t a d, La mer territoriale, Paris, 1913, стр.117.

кобритания, Франция, а также Западная Германия, Испания, Голландия, Дания, Норвегия, Исландия, Япония, Югославия и государства Латинской Америки.

2. Государства, предоставляющие своим гражданам привилегии при рыболовстве и эксплуатации морских богатств в территориальных водах, но не запрещающие совершенно рыболовство иностранцам. К этой группе могут быть причислены Бельгия, Швеция и Италия.

3. Государства, признающие свободу рыболовства по принципу взаимности. В эту группу входят Португалия и Греция.[I]

В отношении остальных естественных ресурсов буржуазные государства признают в своей практике монопольное право на эксплуатацию их своими гражданами в территориальных водах, образуя часто даже широкие специальные зоны, как напр., зоны добычи жемчуга на Цейлоне и др. Равноправными международными договорами государства могут предоставить гражданам другой договаривающейся стороны право эксплуатации морских богатств в своих территориальных водах. Договором о Шпицбергене 1920 г. гражданам договаривающихся государств была предоставлена свобода рыболовства и эксплуатации морских богатств в территориальных водах Шпицбергена.

В практике вопрос о рыболовстве и эксплуатации естественных ресурсов в территориальных водах вызвал много споров и острых конфликтов между государствами, так как при разрешении этого вопроса сталкиваются экономические интересы господствующих классов различных буржуазных государств.

Империалистические великие державы, во главе с Великобри-

I Laws and Regulations on the Regime of the High Seas, v. I, стр. 12 и сл ; United Nations, Laws and Regulations on the Regime of the Territorial Sea, стр. 42 и сл; Норвегия законом № 2 от 23 июня 1950 г. запретила иностранцам рыболовство в своих водах; "Annuaire de legislation Etrangere", Paris, 1956, стр. 376.

тэний, протестовали против внутреннего законодательства других государств, которые, исходя из интересов обеспечения безопасности и экономики, устанавливали более широкую, чем 3 морских мили, полосу территориальных вод, предоставляя исключительное право рыболовства и эксплуатации естественных ресурсов в этих водах своим гражданам.

При этом сами империалистические великие державы устанавливали разные специальные зоны даже в открытом море, предоставляя право рыбной ловли лишь своим гражданам.

Англия не признала 4-мильной ширины территориальных вод Норвегии, стараясь этим обеспечить для своих капиталистов возможность ловить рыбу вблизи берегов Норвегии, в ее территориальных водах.[I]

Королевским декретом от 12 июля 1935 г., дополненным декретом от 10 декабря 1937 г., в Норвегии была установлена зона рыболовства севернее полярной линии, где иностранцам воспрещалось ловить рыбы. Декрет определил ширину зоны рыболовства в 4 морских мили, считая от прямых линий, соединяющих указанные в декрете пункты (всего 48 пунктов).

Англия не признала этого способа определения исходной линии рыболовной зоны и всячески стремилась добиться изменения указанного декрета Норвегии, якобы нарушающего международное право. Власти Великобритании даже рекомендовали британским рыболовным судам нарушать норвежские законы, и последние продолжали ловить рыбу в запрещенной зоне.

Власти Норвегии, не стерпев дальнейшего нарушения декрета, стали задерживать британские рыболовные суда и наказывать тех, кто ловил рыбу в норвежской рыболовной зоне.

I J e n s E v e n s e n, The Anglo-Norvegian fisheries case and its legal consequences, AJIL, october, 1952, стр.609-632.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

5 мая 1949 г. власти Норвегии задержали английское рыболовное судно "Лорд Норфильд", занимавшейся ловлей рыбы в запрещенном районе. Норвежские власти оштрафовали судно на сумму в 20.000 норвежских крон. Английское правительство признало образ действий норвежского правительства неправильным и передало дело на разрешение Международного суда. Английские империалисты, конечно, надеялись и теперь найти поддержку реакционно настроенного большинства Международного суда, как это случилось в так называемом вопросе о проливе Корфу с Албанией. Однако Международный суд в своем решении от 18 декабря 1951 г. отклонил доводы Великобритании, признав, что примененный Норвегией модус определения исходной линии рыболовной зоны при помощи базисных линий не противоречит международному праву.[1]

В Исландии правилами 19 марта 1952 г. была установлена рыболовная зона шириной в 4 морских мили.[2] Исходной линией для рыболовной зоны служили базисные линии соединяющие указанные в правилах точки (48 точек). В сентябре 1958 г. в Исландии для охраны рыбных запасов была установлена новая рыболовная зона шириной в 12 морских миль.[3] Как указано в официальных заявлениях, расширение рыболовной зоны было вызвано именно надобностями защиты рыболовных запасов прибрежных морей Исландии от истощения в результате хищнического лова рыбы рыболовными монополиями некоторых капиталистических государств.

И в этот раз Великобритания не признала новых границ рыболовных зон Исландии и английские рыболовные суда под прикрытием военных кораблей, продолжали рыбную ловлю в этой зоне угрожая мел-

---

1 International Court of Justice, Reports 1951, стр. 116.
2 "The International and Comparatine Law Quarterly", 1952, v. I, part.3, стр.350,351.
3 Sörensen, op.cit, стр. 251.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

дународному миру и безопасности народов. Только перед открытием Женевской морской конференции 1960 г. английские власти дали своим рыболовным судам, занимавшимся недозволенным рыболовством в рыболовной зоне Исландии, а также своим военным кораблям приказание удалиться из этой зоны. 15 марта 1960 г. покинули рыболовные зоны Исландии последние 17 английских рыболовных судов и два военных корабля.

Капиталисты Соединенных Штатов Америки, несмотря на то, что Соединенные Штаты предоставляют монопольное право на рыболовство в территориальных водах лишь своим гражданам и образуют широкие зоны рыболовства в Атлантическом и Тихом океанах, нарушают часто режим территориальных вод других американских государств недозволенным рыболовством в территориальных водах.[1]

Советский Союз в своей международной практике, исходя из уважения суверенитета прибрежного государства в территориальных водах, признает право рыболовства и эксплуатации морских богатств в территориальных водах монополией прибрежного государства. Прибрежное государство, исходя из своих суверенных прав, может в своих экономических интересах совершенно воспретить иностранцам рыболовство и эксплуатацию других естественных ресурсов в своих территориальных водах. Эта позиция Советского Союза находится в согласии с экономическими интересами государства. Рыболовство и эксплуатация естественных ресурсов в территориальных водах не являются для морских государств отраслью хозяйства, имеющей лишь местное значение и интересующей лишь прибрежных жителей, как это часто утверждают буржуазные эк-

---

1 См. "Известия" 29 апреля 1950 г., где говорится о задержке 5 американских рыболовных судов в территориальных водах Мексики при запрещенном рыболовстве; см. "Правда" от 28 августа 1952 г., см. также: Конфликт из-за территориальных вод, "Международная жизнь", 1956, № II, стр. III-II2.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

торы; они имеют весьма существенное значение для экономики прибрежного государства, как например, в Норвегии и в Исландии, где именно рыбные продукты составляют один из важнейших предметов вывоза.

Прибрежное государство имеет право привлекать к ответственности все иностранные суда и граждан, которые нарушают установленную прибрежным государством монополию рыболовства в территориальных водах.

На конференции по кодификации международного права в Гааге в 1930 г. вопрос о монополии рыболовства прибрежного государства в территориальных водах вызвал много споров. Большинство делегаций защищало это весьма важное для экономики прибрежного государства право. Монополию прибрежного государства на рыболовство в территориальных водах защищал и представитель Советского Союза в своем заявлении от 5 апреля 1930 г.

Монопольное право на рыболовство прибрежных государств защищали и Скандинавские государства: Швеция, Норвегия, Дания, Исландия, а также Португалия и др. Делегации Англии и Японии возражали против предоставления прибрежным государствам в территориальных водах монополии рыболовства, разумеется, в интересах своих капиталистов.

Несмотря на эти возражения, принятые на конференции статьи признали монополию рыболовства прибрежного государства в территориальных водах. В статьях (ст.6-ая) сказано, что иностранные суда при проходе через территориальные воды обязаны подчиняться законам и обязательным постановлениям, установленным прибрежным государством и касающимся "прав рыболовства, боя зверя и других аналогичных прав, принадлежащих прибрежному государству."

Однако защита экономических интересов прибрежного государства, несмотря на ее огромное значение, не находит должного внимания в ви-

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

работанных Комиссией международного права ООН статьях и в Женевской конвенции 1958 г.

В принятых на седьмой сессии Комиссии предварительных статьях указано (ст.16),что иностранные суда для прохода через территориальные воды должны соблюдать законы и правила относительно "рыбной ловли, охоты и сходных прав, принадлежащих прибрежному государству".[1]

На Женевской конференции в 1958 г. вопрос о создании специальных рыболовных зон за пределами территориальных вод вызвал острый спор. Империалистические великие державы, рыболовные суда которых занимаются хищническим рыболовством в прибрежных морях других государств, не хотели потерять этих, очень выгодных для них, источников обогащения.

Они сперва согласились признать особые рыболовные зоны за пределами территориальных вод только тогда, когда остальные государства согласились бы признать 3-х мильный лимит ширины территориальных вод. Из этого видно, что империалистические великие державы только взамен потерянных суверенных прав в прибрежных водах у большинства государств, готовы были признать исключительные права для рыболовства в специальных рыболовных зонах.

В первоначальном предложении США было предусмотрено установление ширины территориальных вод в 3 мили и рыболовных зон в 12 миль. В предложении указывалось, что в рыболовной зоне прибрежные государства имеют те же права в отношении рыболовства и эксплуатации живых ресурсов моря,как и в территориальных водах.[2]

Предложение США было особым дипломатическим маневром, при помощи которого империалистические державы надеялись обмануть дру-

---

1 Доклад Комиссии международного права о работе ее седьмой сессии, Нью-Йорк,1955,стр.23.

2 United Nations,Conference on the Law of the Sea,vol.III,cmp.249.

гие государства и навязать им неотвечающую их законным требованиям 3-х мильную ширину территориальных вод.

Принятие предложения США было бы убийственным для огромного большинства государств, так как в результате этого все государства, ширина территориальных вод которых больше 3-х миль должны были бы отказаться от своих прежних суверенных прав в прибрежных морях за пределами 3-х миль и получить взамен этого только исключительные права на рыболовство. Государствам, ширина территориальных вод которых уже раньше была 12- миль или больше, принятие предложения США не предоставила никаких выгод, так как эти государства уже заранее пользовались исключительными правами на рыболовство в прибрежных водах до 12-и миль. Этим государствам принятие предложения США означало только потерю своих суверенных прав в огромных просторах прибрежных морей, превращение этих частей территории прибрежных государств в открытое море и отнятие от них законных возможностей для защиты своей безопасности.

Именно этих целей хотели добиться империалистические державы предложением США. Но другие государства не позволяли себя обмануть и делегация США вынуждена была принять обратно свое предложение.

В новом предложении США сами отказались от отжившей 3-мильной ширины территориальных вод, одним из поборником которой они были уже более полтораста лет, что дало повод делегатам отдельных стран заявить о кончине "мистера три мили".

В новом предложении США предусматривалось установление ширины территориальных вод в 6 миль и рыболовных зон в 12 миль.[I]

I ibidem, стр.253.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

Но предоставленные новым предложением США прибрежным государствам права в рыболовной зоне были в большей степени условными. Новое предложение США, во первых, оставило в силе заключенные или заключаемые в будущем как многосторонние так и двухсторонние договоры, регулирующие рыболовство в рыболовных зонах; а во вторых, иностранцы, занимающиеся рыболовством в рыболовных зонах других государств, регулярно в течение 10 лет до подписания конвенции, могли продолжать рыболовство в неограниченный период, при условии, что они соблюдают изданные прибрежным государством правила об охране рыбных запасов.

Новое предложение США предоставило бы капиталистам империалистических держав весьма благоприятные возможности для продолжения хищнического рыболовства в рыболовных зонах экономически более слабых капиталистических стран на основе навязанных им кабальных договоров и для обогащения за счет рыбных запасов других государств. Такие же самые возможности получили бы они на основании "существующей практики" в рыболовных зонах тех государств, ширина территориальных вод которых меньше 12-и миль, а также в новых государствах, возникающих из бывших колоний империалистических держав.

Из этого видно, что принятие предложения США было бы серьезной опасностью для экономики экономически более слабых стран, так как могло бы привести к полному истощению рыбных запасов прибрежных морей этих стран.[1]

В измененном предложении США период, дающий иностранцам право продолжать рыболовство в рыболовных зонах других государств

---

1 С.В. М о л о д ц о в, Кодификация и развитие международного морского права, "Советский Ежегодник международного права", 1958, стр. 332.

на основе "существующей практики", был сокращен даже до 5 лет[1], что еще расширило возможности капиталистов империалистических держав эксплуатировать рыбные запасы в рыболовных зонах других государств.

Хотя делегация США, для того, чтобы механическим большинством голосов зависимых от них капиталистических государств заставить принять свое предложение, использовали как открытый нажим, так и разные дипломатические маневры, они не добились принятия этого предложения.

В результате такой реакционной политики империалистических держав, принятая на конференции конвенция о территориальных водах и прилежащих зонах, не признает прав прибрежных государств на создание специальных зон для рыболовства. В принятой конвенции о территориальных водах и прилежащих зонах не говорится об исключительных правах рыболовства в территориальных водах. В конвенции говорится об обязанностях иностранных судов соблюдать при проходе законы и правила, изданные прибрежным государством на основе указанных статей и норм международного права.[2] В конвенции еще указывается, что проход иностранных рыболовных судов[3] через территориальные воды не является "мирным", когда эти суда не соблюдают изданные прибрежным государством законы и правила, запрещающие рыболовство в территориальных водах.[4]

Вопрос о ширине рыболовных зон обсуждался и на второй Женевской конференции по морскому праву в 1960 г. Но и на этой конференции в результате реакционной политики империалистических держав, этот важный вопрос остался нерешенным.[5]

I United Nations, Conference on the Law of the Sea, vol.III, cmp.253.

2 См.ст.17 конвенции
3 См. ст.14, п.5
4 О других предложениях см.на стр.269 и сл.
5 См.подробно об обсуждении этого вопроса на второй Женевской конференции, стр. 274-4 и сл.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

Наши прибрежные моря изобилуют рыбными запасами. На побережье Северного Ледовитого океана встречается много морских зверей. Наша родина должна была вести острую борьбу против притязаний империалистических великих держав, стремившихся эксплуатировать живые ресурсы наших прибрежных морей и обогащаться таким образом за счет наших естественных богатств.

Наша родина в своей практике стала на ту точку зрения, что эксплуатация богатств прибрежного моря является монополией прибрежного государства. Император Александр I своим указом от 16 сентября 1821 г. признал все моря России, начиная с Берингова залива на юг до 54 градуса северной широты на расстоянии 100 итальянских миль от Азиатского и Американского материков, русскими морями, в которых иностранным судам под страхом конфискации воспрещалось заниматься рыболовством и охотой на морского зверя.[I] Вследствие протеста Соединенных Штатов Америки и Великобритании упомянутый указ был отменен.

Указ 1893 г. об охоте на тюленей воспрещал иностранцам в известных районах охоту на тюленей на расстоянии 10 морских миль и в некоторых районах на расстоянии 30 морских миль от берега.

Законом от 29 мая 1911 г. "О морском рыбном промысле в Приамурском генерал-губернаторстве", иностранцам было воспрещено на побережье Азии рыболовство на расстоянии 12 морских миль от берега или от края постоянных льдов. Но и этот закон вызвал протест Великобритании, Соединенных Штатов Америки и Японии, не желавших поте-

---

2 Ф. М а р т е н с, Современное международное право, т. I, стр. 388.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

рять богатые рыболовные угодья на нашем побережье.

В феврале 1911 г. заместитель министра иностранных дел Англии, отвечая в нижней палате парламента на запросы, сделанные правительству по поводу вышеупомянутого законопроекта Государственной Думы, получившего впоследствии силу закона, заявил, что послу Великобритании в Петербурге "дана инструкция заявить официальным путем русскому правительству протест против предложенного расширения границ исключительного права рыболовства за пределами обычного протяжения в три мили как противоречащего общепризнанной доктрине международного права".[1]

Равным образом государственный департамент Соединенных Штатов Америки дал 21 апреля 1911 г. своему послу в Петербурге инструкцию "тщательно выяснить характер и пространственные пределы юрисдикции, предусмотренной русским законодательством, и обратить на этот вопрос внимание русского министра иностранных дел и заявить, что в отношении применения законов, касающихся береговых вод за пределами общепризнанных трехмильных границ, в особенности поскольку это затрагивает интересы американской торговли, Соединенные Штаты Америки вынуждены резервировать полностью все свои права".[2]

Российское правительство отклонило подобные протесты, заявив, что так как ширина территориальных вод не предусмотрена в заключенных им международных договорах, установление этой ширины входит в его компетенцию. При этом в ответе указывалось на законодательство других государств, предусматривающие создание специальных зон шириной более 3 миль.

Великая Октябрьская революция, низвергнув царский режим, вместе с созданием социалистического государства дала возможность

---

1 См. Masterson, op.cit., стр. 3.
2 "Papers Relating to Foreign policy US", 1911, стр. 1114.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

установить более справедливый режим в отношении эксплуатации естественных богатств в наших прибрежных морях.

Эксплуатация богатств наших территориальных вод имеет задачей способствовать непрерывному подъему материального благосостояния нашего народа. Наши прибрежные моря заключают в себе огромные богатства, эксплуатация которых возрастает из года в год. В директивах по плану шестой пятилетки было предусмотрено значительное увеличение продукции рыбной промышленности: в Литовской ССР в 1,6 раза, в Латвийской ССР в 2,7 раза и в Эстонской ССР в 1,6 раза. В контрольных цифрах развития народного хозяйства СССР на 1959 - 1965 годы, предусмотрено увеличить улов рыбы в Литовской ССР - 1,7 раза; в Латвийской ССР - в 2,1 раза; и в Эстонской ССР - в 2,2 раза.

В морях нашей Родины не допускается неограниченная эксплуатация рыбных запасов. Наше государство всячески заботится о приросте рыбных запасов для увеличения рыбных богатств морей и внутренних водоемов.

Советское законодательство признает монопольное право Советского Союза на эксплуатацию естественных ресурсов территориальных вод. Рыболовство и охота на морского зверя регулируется в наших территориальных водах несколькими правовыми актами. Эти акты, воспрещая хищническую ловлю рыбы в наших водах, обеспечивают постоянное увеличение рыбных запасов и способствуют этим осуществлению одной из основных функций нашего государства, а именно, осуществлению функций хозяйственно-организаторской работы.

Из актов, организующих рыболовство в наших территориальных водах, следует прежде всего назвать декрет РСФСР от 24 мая 1921 г. "Об охране рыбных и звериных угодий в Северном Ледовитом океане".[1]

1 СУ РСФСР, 1921, ст. 259.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

Этим декретом иностранцам воспрещается производство рыбного и звериного промысла в Белом море к югу от прямой линии, соединяющей мысы Святой Нос и Канин Нос, в Чешской губе - к югу от линии мыс Микулинэ - мыс Святой Нос, и в Северном Ледовитом океане на расстоянии 12 миль от линии наибольшего отлива.

Декрет РСФСР от 31 мая 1921 г.[1] о правовом режиме территориальных вод предусматривает ширину территориальных вод в 12 морских миль и повторяет позиции предшествующего декрета в отношении лова рыбы и морского зверя в наших территориальных водах.

В территориальных водах на побережье Дальнего Востока рыболовство было урегулировано декретом РСФСР от 2 мая 1923 г.[2] В отличие от предшествовавших декретов новый декрет не запрещал иностранцам рыболовство в наших территориальных водах Дальнего Востока. Советским гражданам, по сравнению с иностранцами, было обеспечено преимущественное право на рыболовство в наших территориальных водах Дальнего Востока. В то же время и иностранцам разрешается на известных условиях рыболовство и охота на морских зверей в этих водах. В этом декрете было выражено стремление молодого Советского государства к экономическому сотрудничеству с другими государствами Дальнего Востока, с целью сокрушить единый экономический и политический фронт, организованный англо-американскими империалистами против нашего государства.

Вышеприведенные акты действовали до 1925 г., когда 3 июля постановлением СТО СССР предусмотрены были новые правила рыболовства в наших территориальных водах, которые в свою очередь действовали до издания постановлений СНК СССР от 25 сентября 1935 г.[3]

---

1 СУ РСФСР, 1921, ст. 265.
2 СУ РСФСР, 1923, ст. 378.
3 См. перечень законодательных материалов, регулирующих рыболовство, Н и к о л о е в, Проблема территориальных вод в международном праве, стр.209, выноска I.

TARTU ÜLIKOOL UNIVERSITAS TARTUENSIS 1632

"Положение об охране государственной границы СССР" от 5 августа 1960 г. возлагает и на пограничную охрану обязанность "содействовать органам рыболовного надзора в охране морских и речных богатств Союза ССР от расхищения судами, не имеющими разрешения на право промысла или производящими промысел в территориальных, внутренних морских водах Союза ССР ... с нарушением установленных правил" (ст.30, п.з).

Постановление СНК СССР от 25 сентября 1935 г. "О регулировании рыболовства и охране рыбных запасов"[1] уточняет прежде всего состав наших рыбных водоемов, определяя: "В состав морских рыбохозяйственных водоемов входят внутренние морские воды Союза ССР и прибрежная морская полоса шириной в 12 морских миль".[2]

Постановлением 1935 г., как общее правило, иностранцам воспрещается промысловое рыболовство в наших территориальных и внутренних морских водах. В статье 12-ой говорится: "Иностранным юридическим лицам воспрещается рыбный и иной промысел во всех рыбохозяйственных водоемах Союза ССР, за исключением случаев, предусмотренных заключенными Союзом ССР международными договорами и предусмотренными Правительством Союза ССР концессиями".[3]

Новое постановление СМ СССР от 10 августа 1954 г. № 1666 "О регулировании рыболовства и охране рыбных запасов" придерживается тех же позиций (ст.1, 6).

Постановление, исходя из интересов добрососедского сотрудничества на международной арене, предусматривает для иностранцев возможность, на основе заключенных с Советским Союзом международных

---

1 СЗ СССР, 1935, ст. 420.
2 Там же, ст.2.
3 Постановление 1935 г. предусматривает, что в Финском заливе наши районы рыболовства определяются постановлением ЦИК и СНК от 3 августа 1930 г. "О водном пространстве Финского залива, на которое распространяется власть органов Союза ССР и РСФСР". В связи с изменением наших границ в Финском заливе на основе мирного договора с Финляндией 1947 г. постановление 1930 г. утратило силу; см. также "Положение об охране государственной границы СССР" от 5 августа 1960 г., ст.19.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

договоров, ловить рыбу в наших территориальных водах.

Советский Союз заключил ряд международных договоров, предусматривающих для иностранцев право рыболовства в известных районах территориальных вод.

В статье 7-ой мирного договора, заключенного с Финляндией 14 октября 1920 г., было предусмотрено право финляндских граждан на лов рыбы и бой морских зверей в советских территориальных водах Северного Ледовитого океана.

Конвенция, заключенная 21 октября 1922 г. между РСФСР и Финляндией о производстве рыбного и тюленьего промысла в территориальных водах в Северном Ледовитом океане, предоставила гражданам и организациям одной договаривающейся стороны право на рыболовство и бой тюленей в территориальных водах другой стороны.

Согласно ст. I конвенции, Финляндия предоставила российским гражданам, а равно и российским организациям и ассоциациям, производящим промысел при помощи российских граждан, право наравне с собственными гражданами заниматься ловлей рыбы и тюленей в территориальных водах Финляндии в Северном Ледовитом океане. РСФСР со своей стороны предоставляла финляндским гражданам, а равно финляндским организациям и ассоциациям, производящим промысел при помощи финляндских граждан, соответствующие права на ловлю рыбы и тюленей в территориальных водах РСФСР возле северного и восточного побережья Рыбачьего полуострова до мыса Шарапова.

Вышеназванные договоры потеряли свою силу в 1939 г. в связи с развязанной финской реакцией агрессией против Советского Союза.

В целях дальнейшего развития добрососедских отношений между Советским Союзом и Финляндией было заключено 21 февраля 1959 г. в Москве соглашение между обоими государствами. На основе соглашения

TARTU ÜLIKOOL · UNIVERSITAS TARTUENSIS · 1632

Советское правительство согласилось предоставить гражданам Финляндии, проживающих в общинах Виролахти, Вехкалахти и Хаапасаари, право заниматься рыбным и тюленьем промыслом в указанном в соглашении районе советских территориальных вод в Финском заливе.

Финские граждане имеют право заниматься рыболовством и тюленьем промыслом в советских территориальных водах в указанном в соглашении районе в течение летнего промыслового сезона с I июля по I ноября и в течение зимнего промыслового сезона с I января по 20 апреля.

С Норвегией Советский Союз на заключил особого договора о рыболовстве. Статья 31-я договора о торговле и мореплавании, заключенного с Норвегией 12 декабря 1925 г., обеспечивает гражданам Норвегии режим наиболее благоприятствуемой нации для рыболовства и охоты на морского зверя в территориальных водах Советского Союза, в Белом море и в Северном Ледовитом океане.

В наших дальневосточных морях японские империалисты добивались осуществления неограниченной ловли рыбы и боя морского зверя. Япония, как мы уже видели, протестовала против актов России, ограничивающих права иностранцев на рыбную ловлю и бой морского зверя в наших прибрежных водах на Дальнем Востоке.[1]

Ряд договоров, заключенных царской Россией, предоставили японцам право на рыбную ловлю и бой морского зверя в наших водах Дальнего Востока. Первым таким договором был договор, заключенный 7 мая 1875 г.

После неудачно окончившейся для России русско-японской войны на основании Портсмутского мирного договора Россия обязалась войти с Японией в соглашение в видах предоставления японским подданным

I Б. С о к о л о в, Рыболовный вопрос в концессионных водах СССР, "Тихий океан", 1936, № 2.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

прав рыбной ловли вдоль берегов русских владений в морях Японском, Охотском и Беринговом.[1] 15 июля 1907 г. с Японией была заключена соответствующая конвенция. На основе этой конвенции российское правительство предоставило японским подданным право ловить, собирать и обрабатывать всякого рода рыбу и продукты моря, за исключением котиков и морских бобров, вдоль побережья Японского, Охотского и Берингова морей, кроме внутренних вод, поименованных в специальном протоколе. Японские подданные могли ловить и обрабатывать рыбу и другие продукты моря на участках, расположенных как на море, так и на берегу, которые сдавались в аренду с публичных торгов японским и русским подданным. При этом японские подданные в рыболовных участках в вопросах, касающихся рыбной ловли, подчинялись русским законам.[2]

Во время гражданской войны Япония развертывала широкую агрессивную деятельность против Советского государства, подчиняя своему господству моря на Дальнем Востоке и занимаясь в этих водах в течение нескольких лет хищническим рыболовством и массовым истреблением морского зверя.

В результате успешных операций Красной Армии и партизанов Дальнего Востока японские интервенты были изгнаны из нашей страны и их хищнической деятельности в наших морях был положен конец.

Советский Союз, исходя из политики добрососедского сотрудничества со всеми государствами Дальнего Востока, выразил с самого начала свою готовность восстановить в известной мере право японских граждан на рыболовство в советских водах Дальнего Востока. Так, в декрете РСФСР от 2 марта 1923 г. было предусмотрено право Японии

---

1 Сборник договоров России с другими государствами 1856-1917, Москва, 1952, стр. 341.
2 См. Рыболовная конвенция, заключенная между Россией и Японией 15/28 июля 1907 г., СПБ, 1907.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

восстановить в известной мере свои прежние права. В 1924 году на основании временного договора, заключенного между Советским Союзом и Японией, были восстановлены все права японцев, предоставленные им конвенцией 1907 г. 20 января 1925 г. между Советским Союзом и Японией была заключена конвенция "Об основных принципах взаимоотношений между СССР и Японией", на основании которой восстанавливаются дипломатические сношения между обеими странами и регулируется ряд вопросов в отношении обеих стран. На основании указанной конвенции Япония освободила северную часть острова Сахалина, оккупированную японцами в 1918 г. в связи с их агрессивной деятельностью против Советского государства. Конвенция предусматривала новый пересмотр вопроса о рыболовстве во взаимных отношениях обеих договаривающихся стран.

На основании этой конвенции в Москве 28 января 1928 г. была заключена с Японией новая рыболовная конвенция на 8 лет. На основе ее[I] японским подданным предоставлялось право наравне с советскими гражданами арендовать с публичных торгов рыболовные участки в советских территориальных водах Дальнего Востока. В этих участках они могли заниматься рыбной ловлей и обработкой рыбы. При этом Япония на основе конвенции признала суверенитет Советского Союза в его территориальных водах Дальнего Востока, рассматривая права рыболовства японских подданных как "дарованные Союзом Социалистических Республик".

Конвенция предоставила особые права на рыболовство государственным предприятиям и рыбопромысловым кооперациям СССР. В конвенции говорилось, что японские рабочие, а равно и японские предприни-

I См. Рыболовная конвенция между Союзом ССР и Японией со всеми относящимися к ней материалами, НКИД, 1928.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

ватели, пользуясь в СССР трудом наемных рабочих, подчиняются советскому трудовому праву. В этой статье конвенции выражается забота Советского государства об интересах трудящихся и вместе с тем социалистический характер нашего государства. Сроки конвенции неоднократно продлевались, в последний раз в 1943 году, считая с I января 1944 г., на 5 лет. Однако в связи с войной между Советским Союзом и Японией конвенция утратила силу.

В ходе переговоров о продлении конвенции Япония неоднократно стремилась добиться в своих агрессивных целях больших уступок со стороны Советского Союза для ее граждан в советских территориальных водах на Дальнем Востоке. Но Советский Союз отклонил все подобные попытки японских империалистов, как несовместимые с суверенитетом Советского Союза в территориальных водах.

I4 мая 1956 г. в Москве между Советским Союзом и Японией была подписана конвенция об урегулировании рыболовства в северо-западной части Тихого океана. В конвенции договаривающиеся стороны признали необходимым принять соответствующие согласованные меры для поддержания максимальной и устойчивой рыбопродуктивности промысловых объектов, в том числе и дальневосточных лососей.

В совместной Декларации от I9 октября 1956 г. СССР и Япония выразили свою заинтересованность в сохранении и рациональном использовании природных ресурсов рыбы и других биологических ресурсов и считали необходимым принимать меры для сохранения и развития рыболовных ресурсов, а также регулирования и ограничения ловли рыбы в открытом море.[I]

Английские империалисты, проводя агрессивную политику против Советского государства, не признали ширины наших территориальных

I "Правда" от I6 мая и 20 октября 1956 г. Рыболовная конвенция и Совместная Декларация вступила в силу одновременно I2 декабря 1956 г.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

вод в 12 морских миль, предусмотренной декретом РСФСР от 24 мая 1921 г., и стремились продолжать рыбную ловлю в территориальных водах Северного Ледовитого океана, вызвав при этом ряд конфликтов.

Для того, чтобы отнять у английских империалистов возможность использовать эти конфликты в интересах враждебной Советскому Союзу политики, Советское государство заключило с Англией в 1930 г. временное рыболовное соглашение, предоставившее гражданам Великобритании право рыболовства вне полосы в 3 морских мили в советских территориальных водах Северного Ледовитого океана, до 48 градусов восточной долготы и на юг до 60 градусов северной широты. При этом Англия не добилась уменьшения ширины наших территориальных вод. В соглашении было сказано, что означенное соглашение "не будет рассматриваться как предопределяющее точки зрения, имеющиеся у каждого из договаривающихся правительств о границах территориальных вод по международному праву" (ст. 3). 26 мая 1956 г. в Москве было заключено новое соглашение о рыболовстве между Советским Союзом и Великобританией сроком на 5 лет. Соглашением Советское Правительство предоставило британским рыболовным судам право "заниматься рыбным промыслом в водах Баренцова моря вдоль побережья Кольского полуострова между меридианами 36° и 37°50 восточной долготы, вдоль материка к востоку от мыса Канин Нос между меридианами 43°17 и 51° восточной долготы, а также вдоль побережья острова Колгуев, за пределами трех морских миль от линии наибольшего отлива как на материке, так и на островах" (ст. I). При этом в дипломатической переписке было указано, что ничто в этом соглашении не будет "считаться наносящим ущерб претензиям или мнениям любого из Договаривающихся Правительств в отношении границ территориальных вод".

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

Все иностранцы, производящие ловлю рыбы в наших территориальных водах без разрешения, подлежат привлечению к ответственности соответствующими властями в административном или судебном порядке, причем рыба, выловленная без разрешения, а также орудия лова подлежат конфискации.[I]

Хотя иностранцам на основании договоров предоставлено право ловить рыбу в наших территориальных водах, это не освобождает их от подчинения нашим законам, регулирующим рыболовство и охрану рыбных запасов, поскольку это не предусматривается непосредственно международными договорами.

Всех иностранцев, имеющих право на ловлю рыбы в территориальных водах Советского Союза, если они производят рыболовство недозволенным образом и в запрещенных районах, наши власти могут привлечь к ответственности на основе "Положения об охране государственной границы СССР" от 5 августа 1960 г., где сказано, что "иностранные невоенные суда, имеющие разрешение на морской промысел, но производящие его нарушением установленных правил, подлежат задержанию, а лица, виновные в этом, привлекаются к ответственности в соответствии с законодательством Союза ССР и союзных республик" (ст 19).

Привлечение к ответственности за нарушение режима рыболовства происходит в административном или судебном порядке.

В административном порядке надзор за рыболовством и выполнением правил об охране рыбных запасов осуществляет государственная охрана рыб, организованная постановлением СНК от 15 апреля 1932 г. в системе Министерства рыбной промышленности. В административном порядке нарушители правил могут быть подвергнуты денежному штрафу

I См. "Положение об охране государственной границы СССР" от 5 августа 1960 г., ст. 19.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

до 300 рублей. Но нарушители правил о рыболовстве и бое зверей могут быть привлечены также к судебной ответственности по ст. 86 УК РСФСР и на основании соответствующих статей уголовных кодексов других союзных республик.

После Второй мировой войны иностранные рыболовные суда неоднократно ловили рыбу в наших территориальных водах без соответствующего разрешения. Но эти нарушители режима территориальных вод привлекались к ответственности нашими властями.

В октябре 1950 г. был задержан британский рыболовный траулер "Лесения", незаконно производивший лов рыбы в наших территориальных водах в районе Мурманска на расстоянии 1,7 мили от берега. Приговором Мурманского народного суда, вынесенным на основании ст. 86 УК РСФСР, на капитана траулера был наложен штраф, а незаконно выловленная рыба и орудия лова были конфискованы.[1]

В мае того же года был задержан другой английский траулер "Этрурия", производивший незаконный лов рыбы в наших территориальных водах в районе Мурманска на расстоянии 1,5 мили от берега. На капитана этого судна был также наложен штраф, а незаконно выловленная рыба и орудия лова были конфискованы.[2]

Летом 1951 г. датское рыболовное судно ловило рыбу без разрешения в наших водах поблизости от острова Вильсанди. И в этом случае нарушители правового режима наших территориальных вод были привлечены к ответственности, причем рыба, выловленная в наших водах, была конфискована.

Законодательство стран народной демократии также запрещает иностранцам рыболовство и эксплуатацию естественных ресурсов в своих территориальных водах.

---

1 См. "Известия" от 16 ноября 1950 г.
2 См. "Правда" от 13 мая 1950 г.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

7. ЭКСПЛУАТАЦИЯ БОГАТСТВ МОРСКИХ НЕДР В ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ ВОДАХ.

Суверенитет прибрежного государства распространяется на морское дно и недра под территориальными водами.[1] Вместе с тем находящиеся в недрах этих вод естественные ресурсы принадлежат тому государству, к составу территории которого принадлежат соответствующие территориальные воды.

На основе суверенитета прибрежное государство обладает и монопольным правом эксплуатации естественных ресурсов недр территориальных вод.

Государства в своей практике используют в весьма больших размерах естественные ресурсы, находящиеся под территориальными водами, как например, каменный уголь, устраивая рудники под морем, а также эксплуатация нефти в прибрежных водах.

Советская передовая техника и наука явились пионерами в области эксплуатации нефтяных запасов недр моря, и нефтяные вышки из года в год все более удаляются от берегов в море.

В директивах XIX съезда партии по пятому пятилетнему плану на 1951-1955 годы предусматривалось дальнейшее развитие добычи нефти на морских нефтяных месторождениях.[2]

Монопольное право прибрежных государств на эксплуатацию естественных ресурсов недр территориальных вод признают даже те авторы, которые причисляют территориальные воды к составу открытого моря.[3]

Лишь отдельные буржуазные авторы рассматривают дно террито-

---

1 См. ст. 2 Женевской конвенции 1958 г. о территориальных водах и прилежащих зонах.
2 Директивы XIX съезда партии по пятому пятилетнему плану развития СССР на 1951-1954 гг., Госполитиздат, 1952, стр. 7.
3 См. напр. Л и с т, цит. соч.стр. 105.

риальных вод как никому не принадлежащую вещь, которой прибрежное государство может завладеть путем оккупации.[I]

По традиционной практике государств морское дно и недра входят в состав государственной территории прибрежного государства в пределах территориальных и внутренних морских вод.

После Второй мировой войны, в связи с все более возрастающей охотой западных империалистов за естественными ресурсами, независимо от того, где они находятся, и со стремлением обеспечить себе монопольное право эксплуатации этих богатств, многие буржуазные государства отказались от своей прежней практики и расширили внутренним законодательством монопольное право прибрежного государства также на морские недра под открытым морем в весьма широких размерах, воспрещая иностранцам в этих районах эксплуатацию естественных ресурсов. Это имело место главным образом в связи с агрессивными планами американских империалистов и их охотой за весьма нужным сырьем - за нефтью.

28 сентября I945 г. правительство Соединенных Штатов Америки объявило подчиненными своей юрисдикции и контролю естественные богатства под открытым морем поблизости от побережья Соединенных Штатов Америки на протяжении так называемой континентальной отмели (Continental shelf). По примеру США установили свою континентальную отмель также государства Южной Америки, обладающие морским берегом.[2] За ними последовали Арабские страны и находящиеся под протекторатом Великобритании княжества, расположенные на побережье Персидского залива.[3]

I См. F a u c h i l l e, op.cit., I,2, стр.494.

2 См. В.М. К о р е ц к и й, Новое в разделе открытого моря, "Советское государство и право", I950 № 8; A r a m b u r u y M e n h a n a, Character and scope of the rights declared and practiced over the continental sea and shelf, "AJIL", januari I953, стр.I20-I25; United Nations, Laws and Regulations on the Regime of the territorial sea, стр. 4.

3 Там же, см. также Е.В а р г а, Англо-американская борьба за нефть, "Правда" от 22 октября I95I г.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

Соединенные Штаты Америки[1] не определили точно пространство, на протяжении которого они подчиняют "своей юрисдикции и контролю" континентальную отмель. Но если принять за основание географическое понятие, согласно которому континентальной отмелью считаются прибрежные недра до того места, где море достигает глубины в 182 метра (100 морских саженей), то это означает, что Соединенные Штаты Америки оккупировали дно открытого моря на протяжении около 100 морских миль.

Перу, Чили, Сальвадор и Коста-Рика в соответствующей декларации определили континентальную отмель на расстоянии 200 морских миль от берега, так как употребление географического понятия отмели слишком сузило бы их континентальную отмель ввиду большой глубины прибрежного моря.

Как оценить такую практику буржуазных государств?

Подобные действия буржуазных государств надлежит считать попыткой оккупировать односторонним актом естественные богатства недр открытого моря, находящейся впротиворечии с общепризнанными принципами международного права, признающего недра под открытым морем общим достоянием, богатствами которого все могут воспользоваться. Этот факт является новым доказательством все возрастающей экспансии западных империалистов.

На Женевской конференции 1958 г. была выработана конвенция о континентальной отмели. В этой конвенции континентальная отмель отмеряется от внешней границы территориальных вод прибрежных государств до глубины моря в 200 метров.

В конвенции предусмотрено, что прибрежное государство может

1 USA Submerged Lands Act, May 22, 1953, Supplement to "AJIL", 1953, стр. 104-110; W. B i s h o p, International Law, Cases and Materials, New York, 1953, стр. 412-413.

TARTU ÜLIKOOL · UNIVERSITAS TARTUENSIS · 1632

осуществлять над континентальной отмелью суверенные права, с целью разведки и разработки ее естественных богатств, не затрагивая, однако правового положения поверлежащего открытого моря и воздушного пространства, также свободы рыболовства, навигации и постановки подводных кабелей в этих водах.[1]

Морские недра под территориальными водами Советского Союза образуют советскую территорию; соответственно конституции СССР, морское дно, как и вся советская территория на всем своем протяжении, является государственной социалистической собственностью. Вместе с тем и все естественные богатства, находящиеся в недрах под территориальными водами, образуют собой государственную социалистическую собственность.

Что касается эксплуатации богатств морского дна и морских недр Советского Союза, то в этой области доныне не издано специального нормативного акта. Однако согласно действующему законодательству,[2] право эксплуатации естественных богатств морских недр на всем протяжении территориальных вод всецело принадлежит лишь Советскому государству, использующему и это право для развития экономики нашей страны и для дальнейшего повышения благосостояния нашего народа.

8. СПАСАНИЕ И ОКАЗАНИЕ ПОМОЩИ НА МОРЕ.

Для обеспечения безопасности судоходства все прибрежные государства, как мы видели, обязаны обозначать знаками судоходный путь, организовать лоцманскую службу, спасание и оказание помощи

I Report of the International Law Commission, covering the Work of its Eighth Session, стр.35-36; Doc. A/conf.13/L.55; United Nations Conference on the Law of the Sea, vol.II, стр.142.

2 См. "Положение об охране государственной границы СССР" от 5 августа 1960 г. ст.37, п.в.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

на море.[I]

Ввиду того, что снаряжение спасательных судов связано с расходами, в практике государств выработался принцип, на основании которого прибрежные государства имеют право воспрещать иностранным судам и гражданам в своих территориальных водах специальную спасательную деятельность и подъем из воды затонувшего имущества.

В капиталистических странах оказание помощи и спасание на море в прибрежных водах стали прибыльным занятием для капиталистов, снаряжающих соответствующие специальные спасательные суда. Таким образом, организованная в капиталистических государствах служба по оказанию помощи и спасанию на море ставит своей целью не обеспечение безопасности судоходства, но скорее увеличение прибыли капиталистов; соответствующие спасательные суда получили поэтому среди моряков прозвище - "морские разбойники", которое указывает на бесцеремонность, с которой производятся спасательные работы, а также на крайне высокую цену за них.

Под оказанием помощи и спасанием здесь понимается деятельность в виде профессии, а не оказание помощи судам и их спасание в отдельных случаях.

Спасание потонувшего имущества предоставлено в буржуазных государствах собственным гражданам и, как общее правило, не составляет монополии государства. Только в Турции и Уругвае право спасания затонувшего имущества в территориальных водах составляет государственную монополию.

В капиталистических странах отдельные капиталисты превратили спасание затонувшего имущества в прибрежных морях в источник дохода для себя, организуя соответствующие суда и приспособления для подъе-

---

I Д.Н. К о л е с н и к, Договоры о спасании на море, "Советский ежегодник международного права", 1958, стр. 454-461.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

из затонувшего имущества; при этом правила соответствующего закона приобретают явно классовое содержание.

6 марта 1948 г. в Женеве была заключена конвенция для образования межправительственной морской консультативной организации. В состав организации входил особый комитет безопасности судоходства. Комитет состоит из представителей 14 государств, особенно заинтересованных безопасностью судоходства, в том числе 9 представителей самых крупных морских государств.

В задачу Комитета входит рассмотрение вопросов связанных со спасением и оказанием помощи на море, вопросы связанные с конструкцией судов и вопросы связанные с безопасностью судоходства.[1]

В Советском Союзе организована специальная Аварийно-Спасательная служба для спасания и оказания помощи на море.

Советская Аварийно-Спасательная служба прославилась своими подвигами при оказании помощи и спасания на море и получила всеобщую известность.

Аварийно-Спасательная служба заключила в 1954 г. соглашение с соответствующей шведской службой о сотрудничестве при спасении человеческих жизней на Балтийском море.[2]

Аварийно-Спасательная служба честно выполняет требования соглашения. В начале апреля 1955 года Советская Аварийно-Спасательная служба участвовала в розыске шведских рыбаков на Балтийском море. Шведская газета "Моргентиднинген" при этом отмечает, что между советской и шведской радиостанциями было скоро установлено связь. "Русские проявили оперативность, понимание и отзывчивость". сказал представитель Шведской Спасательной службы капитан Генсон.

---

1 См. Supplement to AJIL, vol.53,1959, N 2, стр.516-523. В конвенции участвуют 29 государств, в том числе и Советский Союз.
2 "Правда" от 3 сентября 1954 г.

TARTU ÜLIKOOL UNIVERSITAS TARTUENSIS 1632

При помощи нашей Аварийно-Спасательной службы рыбаки были спасены. Один из спасенных рыбаков заметил: "Русские всегда помогают на море".[I]

В марте 1956 г. наша спасательная служба заключила соглашение и с датской службой для спасения человеческих жизней на Балтийском море. 14 мая того же года соответствующее соглашение было заключено в Москве с японской службой для оказания помощи в северо-западной части Тихого океана. 19 октября 1956 г. было заключено в Осло соглашение с норвежской службой для оказания помощи на Беринговом море. 7 декабря 1956 года было заключено соглашение с Финляндией для оказания помощи на Балтийском море, включая Финский и Ботнический заливы. В декабре 1956 г. в Москве было заключено соглашение со службами Польши и ГДР для оказания помощи на Балтийском море. 8 июля 1956 г. с КНР и КНДР о сотрудничестве при спасании и оказании помощи в районах дальневосточных морей и на Тихом океане прилегающих к побережьям договаривающихся стран; 11 сентября 1956 г. с Болгарской и Румынской Народной Республикой для оказания помощи на Черном море.

Все эти договоры имеют, несомненно, огромное значение для обеспечения безопасности судоходства в указанных в договорах морях.

Хотя это не выражено непосредственно в нашем законодательстве, однако на основании соответствующих общих принципов следует признать, что специальная деятельность по спасанию и оказанию помощи на море в территориальных водах Советского Союза воспрещается иностранным судам и гражданам.

Подъем затонувшего имущества в территориальных водах Советского Союза ранее регулировался постановлением СНК СССР от 17 апре-

---

I "Правда" от 14 апреля 1955 г.; см. оказание помощи финскому пароходу "Кайма", "Известия" от 9 декабря 1955 г.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

ля 1928 г.; ныне этот вопрос регулируется IX приложением к кодексу торгового мореплавания.

Право и, в известных случаях, также обязанность подъема затонувшего имущества лежит прежде всего на владельце имущества. Закон не делает ограничений в отношении иностранцев при спасении своего затонувшего имущества в течении предусмотренного для этого в законе времени. Это вытекает из постановления, в котором сказано: "Если неизвестен владелец затонувшего иностранного судна, но известен флаг этого судна, то помимо публикации о назначенных сроках сообщается Народному комиссару по иностранным делам".

Если владелец имущества не извлечет его из воды в течение соответствующего срока, имущество это становится социалистической собственностью и вместе с тем право на подъем этого имущества переходит к надлежащим органам Советского Союза.

Исходя из суверенитета Советского Союза в территориальных водах, иностранным судам и иностранцам воспрещается заниматься подъемом какого-либо потонувшего имущества в территориальных водах Советского Союза, за исключением вышеуказанного случая подъема имущества его владельцем в течение известного срока.

В соответствии с действующими правилами, согласно которым иностранным судам и гражданам воспрещается заниматься в территориальных водах другого государства спасанием и подъемом затонувшего имущества, следует заключить, что иностранцы могут пользоваться при этих работах лишь спасательными судами и сооружениями Советского Союза.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

9. КАБОТАЖНОЕ СУДОХОДСТВО.

Из суверенитета государства в территориальных водах вытекает также его право воспрещать иностранным судам каботажное судоходство между его портами. Каботажное судоходство имеет для государства большое экономическое значение и является для более слабых в экономическом отношении государств весьма существенным фактором в дальнейшем развитии их торгового флота. При свободе каботажного судоходства великие империалистические державы получили бы возможность проникнуть со своим мощным торговым флотом в каботажное судоходство более слабых государств и таким образом препятствовать развитию их торгового флота и мешать нормальному развитию их экономики.

Под каботажным судоходством понимается вообще судоходство между портами одного и того же государства. В теории и в практике различают большой и малый каботаж. Большой каботаж составляет судоходство между портами различных морей одного и того же государства, а малый каботаж - судоходство между портами одного моря того же государства.

До Второй мировой войны каботажем не считалось судоходство между метрополией и колониями. После Второй мировой войны в связи с обострением экономической борьбы между великими империалистическими державами судоходство между метрополией и колониями отчасти признается каботажем.

На практике и в теории каботаж отличают еще от судоходства по выгрузке и погрузке в разных портах при импорте из-за границы и экспорте за границу. Такую погрузку товаров в разных портах для экспорта за границу или для импорта из-за границы и выгрузку его в

TARTU ÜLIKOOL · UNIVERSITAS TARTUENSIS · 1632

разных портах не считают каботажем, а называют commercio de escala.

В практике буржуазных государств каботажное судоходство регулируется как внутренним законодательством, так и международными договорами.

В большинстве государств каботажное судоходство предоставлено внутренним законодательством только собственным гражданам; каботажное судоходство иностранных судов допускается лишь в исключительных случаях.

Только в некоторых государствах еще действует в настоящее время свобода каботажного плавания иностранных судов, отчасти в странах, в которых национальный торговый флот является настолько мощным, что торговые суда иностранных государств не могут быть опасными конкурентами в каботажном судоходстве - какими являются Англия, Бельгия, Голландия, Япония и Норвегия (за исключением шведских судов); отчасти также в государствах со слабым торговым флотом, нуждающихся для провоза товаров между своими портами в иностранном тоннаже, как напр., Бразилия и Эквадор. Германское правительство особым распоряжением от 17/29 декабря 1881 года разрешило каботажное судоходство в водах Германии иностранным судам тех государств, которые признали право германских судов на каботажное судоходство.[1]

В некоторых буржуазных государствах право иностранных судов на каботажное судоходство признается на основании взаимности, как например, в Скандинавских государствах - Швеции, Дании,[2] а кроме того в Греции. Эти государства имеют достаточно большой флот, занимающийся главным образом заграничным плаванием. Поэтому, чтобы получить для своих торговых судов за границей фрахты, они признают на основании взаимности право каботажного судоходства иностранных

---

1 М е р т е н с, Современное международное право, т.II, стр.233 .
2 Х и г г и н с и К о л о м б о с, цит. соч., стр.289-292.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

судов между своими портами; при этом у них самих отсутствует возможность пользоваться в каботажном судоходстве большими торговыми судами и взаимность является в значительной степени односторонней.

В буржуазной теории относительного монопольного права каботажного судоходства прибрежного государства отсутствует единство. Авторы, признающие суверенитет прибрежного государства в территориальных водах, признают также каботажное судоходство монопольным правом прибрежного государства.

Так, Оппенгейм утверждает, что территориальные воды "открыты для мирного судоходства торговых судов всех стран, за исключением каботажного судоходства".[1]

Этот принцип признавали раньше и те авторы, которые считали территориальные воды частью открытого моря. Так, Лист утверждает, что каботажное судоходство может быть предоставлено "своим гражданам, исключая всех иностранцев".[2]

В настоящее время буржуазные теоретики, отрицая суверенитет прибрежного государства в территориальных водах, признают свободу каботажного судоходства в этих водах.[3] Этим они, очевидно, стремятся обеспечить для своих империализм лишнюю возможность экономического порабощения других государств.

Бустаманте причисляет каботажное судоходство к области международной торговли, которая регулируется соглашениями между государствами, и не признает прибрежному государству монопольного права на регулирование внутренним законодательством каботажного судоходства. Такая позиция обслуживает интересы великих империалисти-

---

1 О п п е н г е й м, цит. соч., I,2, стр. 67.
2 Л и с т, цит. соч., стр. 80.
3 См. Лефур, Х и т г и н с и К о л о м б о с.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

ческих держав, так как указанными двухсторонними договорами предоставляется великим империалистическим державам и их торговым кругам возможность навязывать экономически более слабым государствам фактически убыточную для них "свободу" каботажного судоходства.[I]

Позиция Бустаманте находится в противоречии также с международной практикой государств, признающей за государствами право своим внутренним законодательством регулировать каботажное судоходство.

Наряду с внутренним законодательством каботажное судоходство регулируется также многими двухсторонними договорами. Большинство этих договоров в XIX столетии предоставляют каботажное судоходство гражданам прибрежного государства, как напр. договоры между Россией и Соединенными Штатами Америки 1832 г., между Австрией и Грецией 1835 г., между Соединенными Штатами Америки и Грецией и др.

Лишь отдельные договоры, как например, договоры между Францией и Испанией 1761 и 1768 гг. и договор между Бельгией и Грецией 1840 г., признают на основе взаимности право судов, плавающих под флагом другой договаривающейся стороны, на каботажное судоходство.

В многосторонних международных договорах, как напр., в заключенной в Барселоне в 1921 г. конвенции и статуте "О режиме судоходных путей международного значения" (ст. 5), признается право прибрежных государств предоставлять лишь своим гражданам каботажный транспорт грузов и пассажиров.

Женевская конвенция и статут 1923 г. "О международном режиме морских портов" не распространяется на "морскую торговлю вдоль побережья", чем указанная конвенция признает право прибрежного го-

---

I Bustamante, op. cit., стр. 187.

государства предоставлять каботажный транспорт своим гражданам.[1]

Из Гаагских статей 1930 г. (ст. 6) следует, что государства не могут запрещать каботажное судоходство иностранных судов, так как в них сказано: "Прибрежное государство никогда не может подчинить различной трактовке суда разных государств, в поскольку это не касается рыболовства и охоты, также свои и иностранные суда".

Подобная позиция является совершенно неприемлемой с точки зрения экономических интересов государств.

В России до 29 мая 1897 г. иностранным судам был запрещен лишь малый каботаж.[2] При этом Черное и Азовское моря принимались за одно море, провоз между их портами считался малым каботажем и был запрещен иностранным судам. В виде исключения иностранным судам было разрешено каботажное судоходство на 10-летний срок в Приамурском крае.[3]

Законом 29 мая 1897 г. большой каботаж был также предоставлен как монополия судам, плавающим под русским флагом.[4]

В Советском Союзе каботажное судоходство регулируется статьей 71-ой кодекса торгового мореплавания, на основании которой в СССР перевозки грузов как малого, так и большого каботажа могут заниматься лишь суда, плавающие под флагом Советского Союза. В Кодексе торгового мореплавания говорится: "Перевозка грузов и пассажиров между портами Союза ССР одного и того же моря (малый каботаж) и разных морей (большой каботаж) может осуществляться исключительно судами, плавающими под флагом Союза ССР".[5]

При этом в смысле каботажа рассматриваются как единые Черное

---

1 Supplement to "AJIL", 1924, 151-167; Supplement to "AJIL", 1929, стр.314-318.
2 Торговый устав, изд. 1893 г., ст.184.
3 Там же, ст.184, примеч. 2
4 Н э л л э н д, Каботажное судоходство в России и закон 29 мая 1897 г., "Русское Экономическое Обозрение", 1897 г., № 8, стр.188 и сл.
5 Кодекс торгового мореплавания, ст. 71.

TARTU ÜLIKOOL UNIVERSITAS TARTUENSIS 1632

и Азовское моря; Белое и Северное Ледовитое моря; Японское, Охотское и Берингово моря. Лишь в исключительных случаях Совет Министров Советского Союза в установленном порядке разрешает перевозку грузов малого и большого каботажа на иностранных судах, а именно, если перевозка является срочной и невозможно воспользоваться судами, плавающими под флагом Советского Союза.

Позиция, согласно которой каботажный транспорт между портами Советского Союза осуществляется судами, плавающими под флагом Советского государства, выражена почти во всех договорах о торговле и мореплавании, заключенных Советским Союзом.

В торговом договоре 1946 г., заключенном с Данией, сказано: "Постановления настоящего договора не распространяются: а) на каботажное судоходство ..."[1]

Подобные же постановления заключаются и в других договорах о торговле и судоходстве.

Исключение составляют договоры с Ираном, в которых каботаж на Каспийском море предоставляется взаимно судам другой договаривающейся стороны. Указанный принцип выражен в разных договорах, заключенных между Ираном и Советским Союзом: Договор о поселении, торговле и мореплавании от 17 сентября 1931 г., статья 17, пункт 3;[2] статья 15-я такого же договора от 27 августа 1935 г.[3] и договор о торговле и мореплавании от 25 марта 1940 г., статья 12, пункт 4.[4]

Эти заключенные с Ираном договоры составляют исключение и не изменяют общего правила, согласно которому каботажный транспорт между портами Советского Союза происходит на судах, плавающих под

1 "Внешняя политика Советского Союза", 1946, стр. 173.
2 СЗД, УII, № 270.
3 СЗД, IX, № 344.
4 "Внешняя торговля", 1940, № 5.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

флагом Советского государства.

Советский Союз в своей международной практике, уважая суверенные права других государств, признает, что право регулирования каботажного судоходства относится к суверенным правам соответствующего прибрежного государства и определяется внутренним законодательством данного государства, как и международными равноправными договорами.

§ 5. ПРАВА ПРИБРЕЖНЫХ ГОСУДАРСТВ НА КАСПИЙСКОМ МОРЕ.

Морская граница Советского Союза на значительном протяжении проходит по берегу Каспийского моря, ввиду чего возникает вопрос о правовом режиме этого моря.

Каспийское море по своему географическому характеру является большим озером, расположенным на границе Советского Союза и Ирана. В качестве озера рассматривают его также советские учебники географии. Лишь из-за огромности водного пространства его называют морем.

Присматриваясь к договорной практике, мы видим, что правовой режим Каспийского моря регулировали прежде всего заключенный 12 октября 1813 г. между Россией и Персией Гюлистанский и затем 10 февраля 1828 г. Туркманчайский договоры. Оба эти договора рассматривают Каспийское море как принадлежащее двум государствам, именно России и Персии, море, открытое для судоходства и эксплуатации морских богатств лишь подданным упомянутых двух государств. При этом в интересах безопасности России другим государствам запрещалось иметь военные корабли в Каспийском море.

В статье 5-ой Гюлистанского договора говорится: "Российским купеческим судам по прежнему обычаю предоставляется право плавать

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

у берегов Каспийского моря и приставать к ним, причем со стороны Персии должна быть подаваема дружеская помощь во время кораблекрушения ... То же самое право предоставляется и персидским купеческим судам ... В рассуждении же военных судов как до войны, так равно и во время мира всегда российский военный флот один существовал на Каспийском море, то в сем уважении и теперь предоставляется ему одному ... с тем, что кроме Российской державы никакая другая держава не может иметь на Каспийском море военного флота".[1]

Исходя из того обстоятельства, что другим государствам было воспрещено иметь военные корабли на Каспийском море, русские ученые заключали, что Каспийское море является внутренним морем России, полностью подчиняющимся лишь русским законам.[2]

После Великой Октябрьской социалистической революции Российская Федерация, начав сношения с другими государствами на основании полного равноправия, заключила с Персией 26 февраля 1926 г. договор "Об установлении дружеских сношений", положивший начало отношениям между обеими странами на принципе полного равноправия, вместе с чем РСФСР отказалась от ограничений прав Персии, в свое время произведенных царской Россией в отношении пребывания военных кораблей на Каспийском море.

Указанный договор рассматривает Каспийское море также как персидское и русское море, где другим государствам воспрещается судоходство и эксплуатация морских богатств.

I октября 1927 г. между Советским Союзом и Персией было заключено соглашение об эксплуатации рыболовных угодий на южном побережье Каспийского моря. Была образована смешанная комиссия "Иранрыба"

I Ю.В. Ключников и А. Сабанин, Международная политика новейшего времени в договорах, нотах и декларациях, ч. I, Москва, 1925, стр. 104.

2 Лист-Гребер, Международное право, Москва, 1926, стр. 73.

TARTU ÜLIKOOL UNIVERSITAS TARTUENSIS 1632

со сроком действия на 25 лет.

Правовой режим в Каспийском море регулировался также конвенцией, заключенной между Персией и Советским Союзом 27 октября 1931 г., "О поселении, о торговле и мореплавании".

Следующий договор "О поселении, торговле и мореплавании" был заключен между Ираном и Советским Союзом 27 августа 1935 г.

Указанными договорами регулируется судоходство и рыболовство на Каспийском море, причем обе договаривающиеся стороны делают взаимные уступки в отношении судоходства и рыболовства.

Оба эти договора утратили силу 25 марта 1940 г. с заключением "договора о торговле и мореплавании", который предоставляет аналогичные права договаривающимся сторонам по судоходству и рыболовству.

В статье 12-ой этого договора указывается: "1) Торговые суда, плавающие под флагом одной из Договаривающихся Сторон в Каспийском море, будут трактоваться в портах другой Стороны при входе, во время пребывания в них и при выходе из них на основаниях, равных во всех отношениях с национальными судами ... 3) Каботаж сохраняется за национальными судами Договаривающихся Сторон. Однако, условлено, что каждая из Договаривающихся Сторон предоставляет судам под флагом другой Стороны право каботажа для перевозки пассажиров и грузов в Каспийском море. 4) ... каждая из Договаривающихся Сторон сохраняет за судном своего флага ловлю рыбы в водах, омывающих ее берега до пределов 10 морских миль, равно как и сохраняет право пользования льготами и преимуществами в отношении ввоза рыбы, составляющей улов экипажа судов, плавающих по ее флагом ... 6) Буксиры, имеющиеся у себя на буксире другие суда, от уплаты портового (потонного) сбора освобождаются".[1]

---

1 К о р о л е н к о, цит.соч., стр.260.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

Все вышеуказанные договоры рассматривают Каспийское море как Советское и Иранское море.

Исходя из того, что Каспийское море фактически представляет собой большое озеро, его режим следовало бы приравнять к режиму пограничного озера. Соответственно этому Каспийское море следовало бы разделить на две части прямой линией, соединяющей границы Советского Союза и Ирана на восточном и западном берегах моря.[1] При этом Каспийское море до разграничительной линии должно быть признано частью территории соответствующего прибрежного государства, использование которой другим государством может иметь место лишь на основании соответствующего договора с указанием в нем целей использования. Перелет самолетов через разграничительную линию в воздушное пространство другого пограничного государства над морем может происходить лишь с особого разрешения.

Военные корабли также могут плавать в водах другого государства лишь на основании предварительного разрешения, полученного дипломатическим путем.

Установление подобного режима отвечает интересам безопасности Советского Союза, ибо империалистические великие державы включили Иран в агрессивные блоки, причем, как следует из сообщений периодической печати, Иран увеличивает свои морские силы на Каспийском море, угрожая безопасности Советского Союза.[2]

Вышеуказанная позиция не находится в противоречии с договорами, заключенными между Советским Союзом и Ираном, ибо эти договоры уже регулируют права обоих государств на Каспийском море.

В статье 4-ой договора 1927 г. было предусмотрено обязатель-

---

1 См. Н и к о л а е в, Проблема территориальных вод в международном праве, стр. 194, 195.

2 См. ноты Советского правительства правительству Ирана от 25 ноября 1955 г. и от 4 февраля 1956 г.

TARTU ÜLIKOOL UNIVERSITAS TARTUENSIS 1632

ство Персии по истечении срока договора в течение последующих 25 лет не выдавать концессий на рыболовные угодья третьим государствам и их гражданам. В связи с истечением срока договора 31 января 1953 г. Иранское правительство заявило, что оно выполнит это условие договора. На основании переписки, последовавшей после заключения договора 1940 г. между обеими странами, оба государства приняли на себя еще обязательство принять соответствующие меры для того, чтобы граждане иностранных государств, "находящиеся на службе на судах... и в портах на Каспийском море, не использовали своей службы и пребывания на судах и в портах для целей, выходящих за рамки возложенных на них служебных обязанностей".[I]

§ 6. ЮРИСДИКЦИЯ ПРИБРЕЖНОГО ГОСУДАРСТВА НАД ТЕРРИТОРИАЛЬНЫМИ ВОДАМИ.

С признанием суверенитета прибрежного государства над территориальными водами государства имеют право осуществлять как уголовную, так и гражданскую юрисдикцию над этими водами. Юрисдикция прибрежного государства распространяется и на иностранные частновладельческие суда, которые проходят через территориальные воды или стоят в этих водах на якоре.

Военные корабли в иностранных территориальных водах не подчиняются юрисдикции прибрежного государства; они пользуются экстерриториальностью. От гражданской и уголовной юрисдикции прибрежного государства освобождаются и государственные торговые суда пользующие иммунитетом в иностранных водах. В отличие от военных кораблей, прибрежные государства могут в некоторых случаях осуществлять уголовную и гражданскую юрисдикцию и в отношении лиц, находящихся на борту иностранных торговых судов.

Ниже мы рассмотрим отдельно уголовную и гражданскую юрисдикцию прибрежных государств над территориальными водами.

I СЛД, X , стр. 71, 72.

TARTU ÜLIKOOL UNIVERSITAS TARTUENSIS 1632

I. УГОЛОВНАЯ ЮРИСДИКЦИЯ.

Территориальные воды, как мы видели, составляют часть территории прибрежного государства, и в них действуют законы и другие правовые акты этого государства так же, как и на остальных частях его территории.

Преступления, совершенные в территориальных водах, подчиняются юрисдикции прибрежного государства, подобно преступлениям, совершенным на материке.[1] Этот принцип является общепризнанным как в теории, так и в практике государств.

Даже те буржуазные авторы, которые считают территориальные воды частью открытого моря, признавая в этих водах ограниченные права прибрежных государств, - "сервитуты", "права полиции" или "некоторые суверенные права", признают этот принцип.[2]

Лишь отдельные буржуазные авторы, в противоречии с практикой государств, не признают действия законов прибрежного государства в территориальных водах. Итальянский автор Фиоре, например, признает юрисдикцию прибрежных государств лишь на расстоянии I морской мили от берега.[3] Такую же неправильную позицию занимает и немецкий автор Мерлер.[4]

Совершенно своеобразную позицию, далеко не соответствующую действительности, занимает немецкий автор Харбургер, утверждающий, что законы действуют в территориальных водах лишь тогда, когда это непосредственно выражено в законе.[5] Хотя в некоторых законах прямо

I А.Т. У у с т э л ь, Уголовная юрисдикция прибрежных государств в территориальных водах, "Морское право и практика". № 43, Ленинград, 1959.

2 R o u s s e a u, op.cit., стр.432; S c e l l e, op.cit., стр.435.
3 P a s c a l e F i o r e, International Law codified, 1919, стр.191.
4 M e r c k e r, Die Küstengewässer im Völkerrecht, Stuttgart, 1927, стр. 47.
5 H a r b u r g e r, Der strafrechtliche Begriff Inlands, 1882, стр.20; H a t s c h e k, op.cit., стр. 191.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

сказано, что они действуют в территориальных водах, все же это не означает, что остальные законы, в которых непосредственно не упомянуто об их действии в территориальных водах, действуют только на материке и во внутренних водах. Законы, согласно общему принципу их действия, имеют силу на всем пространстве государственной территории, в том числе и в территориальных водах, если в самом законе не предусмотрена более узкая область их действия. Таким образом, всякий закон, действующий на всей территории государстве, действует также в территориальных водах, как на составной части территории прибрежного государства. В том случае, если законы действуют лишь в известных частях государства, - в отдельном штате, департаменте, графстве и т.д., подлежит, исходя из принципа действия законов в пространстве, стать на точку зрения, что законы с ограниченным территориальным действием имеют законную силу также в соответствующей части территориальных вод, граничащей с берегом соответствующей административно-территориальной единицы, если, конечно, эта административно-территориальная единица имеет морской берег.

Однако на практике возникают затруднения при осуществлении уголовной юрисдикции в отношении иностранных судов, проходящих через территориальные воды.

Во время прохода через территориальные воды на иностранном судне может быть совершено преступление одним членом экипажа против другого члена экипажа таким образом, что власти прибрежного государства не узнают о совершении преступления.

Таким образом очевидно, что на практике возникают весьма значительные затруднения при проведении эффективной борьбы с преступлениями, совершенными именно на иностранных судах во время прохода через территориальные воды.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

Если власти прибрежного государства привлекут к ответственности преступника, являющегося членом экипажа иностранного судна, то могут возникнуть большие затруднения при расследовании преступления и судопроизводстве, ибо свидетели, могущие своими показаниями при судебном разбирательстве дела подтвердить подробности преступления, не в состоянии будут при продолжении судном пути участвовать в судебном разбирательстве дела. Сам пострадавший также может продолжать свой путь. При таких обстоятельствах для властей прибрежного государства весьма трудно и иногда даже невозможно расследовать преступление и привлечь к ответственности преступника за преступления, совершенные на иностранном невоенном судне во время прохода его через территориальные воды. Задержание иностранных судов на все время расследования и судебного разбирательства дела неосуществимо, ибо оно нанесло бы большой ущерб владельцам судна и груза. Ввиду таких обстоятельств на практике и в теории возникает проблема, разрешаемая различным образом, а именно проблема, в каких случаях подчиняются юрисдикции прибрежного государства преступления, совершенные на иностранном судне во время прохода его через территориальные воды.

Разрешение этого вопроса затрудняют противоположные интересы господствующих классов отдельных буржуазных государств. Буржуазные государства стараются подчинить своим законам и своему суду, защищающему интересы капиталистов, не только преступления, совершенные на их территории, но и преступления, совершенные на их торговых судах. В связи с этим на практике возникает конфликт между законами прибрежного государства и государства флага судна в случае совершения преступления на борту торгового судна в иностранных водах, так

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

как законы обоих государств стараются подчинять такие преступления своей юрисдикции.

Взгляды буржуазных авторов по этому вопросу весьма различны. Ряд авторов, а именно Блюнчли, Филлимор, Гефтер, Фошиль, Перельс, Руссо, Селль, Кельзен, Вишер, Сибер и др., не подчиняют вообще уголовной юрисдикции прибрежного государства совершенные на проходящих через территориальные воды иностранных невоенных судах преступления, или же подчиняют их только в тех случаях, когда последствия преступления выходят за пределы судна или когда капитан судна или консул государства флага судна[I] требует помощи властей прибрежного государства.

Французский автор Кидель, например, утверждает, что прибрежные государства могут осуществлять уголовную юрисдикцию в отношении проходящих через территориальные воды иностранных невоенных судов только в тех случаях, когда деяние направлено против прибрежного государства, его официальных лиц, или когда нарушаются установленные прибрежным государством правила.

Известный французский международник Фошиль указывает: "Следует отвергать все системы, которые присваивают прибрежному государству право юрисдикции в территориальном море над иностранными торговыми судами ..."

"Прибрежному государству не подведомственны преступления, которые могут быть совершены иностранными торговыми судами или на их борту в территориальном море".[2]

I R. P h i l l i m o r e, Commentaries upon International Law, vol.I, London, 1878, стр.278; F a u c h i l l e, op.cit., v.I, 2, стр.1100; R o u s s e a u, op.cit., стр.432; S c e l l e, op.cit., стр.414; H. K e l s e n, Principles of International Law, New York, 1952, стр.222; V i s c h e r, op.cit., стр.258; S i b e r t, op.cit., v.I, стр. 957.

2 F a u c h i l l e, op.cit., v.I, 2, стр. 1101.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

Напротив, ряд авторов, как Лоренс, Кальво, Хиггинс, Хайд, Джессуп и др., признают неограниченную уголовную юрисдикцию прибрежных государств в отношении проходящих через территориальные воды иностранных невоенных судов и находящихся на них лиц.[1] Эти авторы обосновывают свои взгляды практикой Великобритании, опирающейся на установленный в 1878 г. "Акт о юрисдикции над территориальными водами".

Исходя из английской практики, Лоренс утверждает: "Иностранные торговые суда, находящиеся в портах или в территориальных водах какого-либо государства, подчиняются местному закону и местной юрисдикции. С момента их захода в воды дружественного государства - они находятся под властью этого государства. Все уголовные дела, имевшие место на борту этих судов, подлежат суду этого государства. Компетентные власти этого государства имеют полное право на вмешательство и арест, и экипаж судна подчиняется местному закону как на борту судна, так и на берегу".[2]

Неограниченную юрисдикцию прибрежного государства признают также американские авторы. Джессуп, например, утверждает: "Следует подчеркнуть, что на расстоянии 3 миль от берега государство может под защитой международного права осуществлять юрисдикцию и издавать акты ..." ... "Юрисдикция местных судов действует в отношении событий, имеющих место на борту судов во время их прохода через территориальные воды; ... акты, совершенные на борту таких судов, равносильны актам, совершенным на территории прибрежного государства".[3]

---

1 L a w r e n c e, op.cit., стр.208; C a l v o, Le droit international théorique et pratique, v.I, Paris, 1887, стр.479; J e s s u p, op.cit. стр. 122; Х и г г и н с и К о л о м б о с, цит.соч., стр. 236; Х э й д, цит. соч. т. 3, стр. 46, 47.

2 L a w r e n c e, op.cit., стр. 208.

3 J e s s u p, op.cit., стр. XXXIII, 122.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

Некоторые авторы, как Оппенгейм, предоставляют разрешение этого вопроса практике отдельных государств: "Этот спорный вопрос может быть решен только практикой отдельных государств".

Остальные буржуазные авторы, как Гатчек и Сварлиен, заходят так далеко, что считают проходящие через территориальные воды суда подобно военным кораблям совершенно экстерриториальными.[1]

У русских дореволюционных авторов мы находим также различные точки зрения по этому вопросу.

Мартенс[2] и Казанский[3] признают суда, проходящие через территориальные воды, подчиненными только законам государства, флаг которого носит судно.

Для подчинения проходящего через территориальные воды иностранного торгового судна юрисдикция прибрежного государства, по Мартенсу требуется, "чтобы коммерческие суда более или менее продолжительное время пребывали или останавливались в водах государства".

Уляницкий считает преступления, совершенные на проходящих через территориальные воды судах, лишь тогда подчиненными юрисдикции прибрежного государства, когда результаты их выходят за пределы судна.[4]

В проектах международных конвенций, выработанных различными научными институтами и международными конференциями по правовому режиму территориальных вод, этот вопрос также разрешается по разному. Хотя эти проекты не имеют обязательной силы для государств,

---

1 H a t s c h e k, op.cit.,cmp.I9I; S v a r l i e n, op.cit.,cmp.I95.
2 Ф. М а р т е н с, Современное международное право,т.II,стр.250.
3 К а з а н с к и й, Учебник международного права, Одесса, I904, стр. I39.
4 У л я н и ц к и й, Международное право, Томск, I9II, стр. 89.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

они оказывают большое влияние на буржуазную доктрину, отчасти и на судебную практику, в связи с чем их следует рассмотреть.

Различные проекты конвенции по правовому режиму территориальных вод[I] признают лишь ограниченную уголовную юрисдикцию прибрежных государств в отношении проходящих через их территориальные воды иностранных невоенных судов, а именно, в двух случаях: во-первых, когда последствия преступления выходят за пределы судне, и во-вторых, когда преступления нарушают публичный порядок и спокойствие на берегу.

Экспертная комиссия по подготовке первой конференции по кодификации международного права, в выработанном первоначальном проекте правового режима территориальных вод, не подчиняла совершенные на проходящем иностранном судне преступления, направленные против находящихся на борту людей и имущества, уголовной юрисдикции прибрежного государства.

Но подобные слишком широкие права проходящих судов не нашли признания в дальнейшей работе конференции.

Подготовительная комиссия конференции в выработанном дискуссионном базисе (22) признала уголовную юрисдикцию прибрежных государств в том случае, если последствия преступления выходят за пределы судна или помощи властей требует капитан или консул соответствующего государства.

Вопросы уголовной юрисдикции прибрежных государств в отношении проходящих через их территориальные воды иностранных невоенных судов вызвали на Гаагской конференции по кодификации международного права 1930 г. оживленную дискуссию. В выработанных на Гаагской кон-

I См. ст. 7 проекта Института Международного права 1928 г.; ст.II Проекта Ассоциации международного права 1926 г.; ст. I3 проекта Гарвардской юридической школы.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

ференции 1930 г. статьях (ст.8) предусмотрено, что "Прибрежное государство не может производить на иностранном судне, проходящем через территориальное море, ареста лиц или следственные действия в случае уголовного преступления, совершенного на этом судне во время указанного прохода, за исключением нижеследующих случаев:

1) если последствия преступления распространяются за пределы судна;

2) если преступление такого рода, что способно нарушить спокойствие страны или добрый порядок в территориальном море;

3) если содействия местных властей просил капитан судна или консул государства, флаг которого носит судно".[1]

Как следует из текста приведенной статьи, уголовная юрисдикция прибрежного государства в отношении иностранных судов в территориальных водах ограничена лишь в том случае, если они "проходят" через территориальные воды, причем понятие "проход" понимается здесь в более узком смысле, чем это определено в статьях 1930 г. Проход рассматривается лишь как проход мимо берега без намерения войти во внутренние воды, причем понятие прохода надлежит включить также вынужденные остановки судна в территориальных водах. В иных случаях Гаагские статьи признают полную уголовную юрисдикцию прибрежного государства: "Вышеуказанные положения не нарушают права прибрежного государства производить предусмотренные по его законодательству аресты или следственные действия на борту иностранного судна, находящегося в его внутренних водах или стоящего в территориальном море, или проходящего через территориальное море по выходе из внутренних вод".[2]

Почти на такой же позиции находится Женевская конвенция 1958 г.

---

1 Н и к о л а е в, Проблема территориальных вод в международном праве, стр. 255.
2 Там же

о режиме территориальных вод (ст. I9).

В конвенции указывается:

"На борту иностранного судна, проходящего по территориальным водам, прибрежное государство может только в нижеследующих случаях осуществлять уголовную юрисдикцию для производства ареста или следственных действий по уголовно-наказуемому деянию, совершенному на борту судна во время прохода:

а) если последствия уголовно-наказуемого деяния касаются прибрежного государства;

б) если уголовно-наказуемое деяние такого рода, что оно способно нарушить общественное спокойствие в стране или порядок в территориальных водах;

в) если вмешательство местных властей потребует капитан судна или консул государства, под флагом которого судно плавает;

г) если указанные меры необходимы для пресечения торговли наркотическими веществами".

На Женевской конференции 1958 г. сделаны отдельные предложения, стремящие освободить проходящие суда от уголовной юрисдикции прибрежные государств. В предложении Испании, например, указывалось, что проходящие суда подчиняются юрисдикции "государства флага судно" но они "обязаны соблюдать законы и правила изданные прибрежным государством".[I]

В поправке делегации США указывалось, что "как общее правило, уголовная юрисдикция прибрежных государств не осуществляется на борту проходящих иностранных судов.[2]

Но такие предложения слишком сильно ограничивали суверенные права прибрежных государств в территориальных водах и они были от-

---

I United Nations, Conference on the Law of the Sea, vol.III, стр.2I8.
2 Ibidem, стр. 22I.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

клонены на конференции.

Авторы, признающие ограниченную уголовную юрисдикцию прибрежного государства в территориальных водах, стараются показать, будто существует общепризнанная норма международного права, ограничивающая уголовную юрисдикцию прибрежных государств в отношении проходящих иностранных судов.

Такие утверждения являются ошибочными. Нет общепризнанной нормы международного права, ограничивающей уголовную юрисдикцию прибрежных государств в территориальных водах.

Прибрежные государства обладают в территориальных водах суверенитетом с единственным, покоящимся на международном обычном праве, ограничением, возлагающим на прибрежные государства обязанность признавать "мирный проход" иностранных торговых судов через территориальные воды на общепризнанных судоходных путях.

Хотя ряд современных буржуазных авторов отрицают суверенитет прибрежных государств в территориальных водах, признавая за этими государствами в территориальных водах лишь "некоторые права полиции", "права надзора", "некоторые суверенные права" и т.д., эти взгляды не находят подтверждения на практике. Практика государств, а также большинство авторов, во главе с советскими авторами, признают за прибрежными государствами и в этих водах суверенитет и вытекающие из суверенитета права.[I]

Теоретические позиции, отрицающие суверенитет прибрежных государств в территориальных водах, как мы видели, служат интересам некоторых реакционных кругов империалистических великих держав, подготовляющих новую мировую войну и стремящихся обогатиться посредством

I Международное право, 1947, стр. 253; Международное право, 1951, стр. 300; К е й л и н, Советское морское право, стр. 62; Н и к о л а е в, Проблема территориальных вод в международном праве, стр. 13.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

угнетения и эксплуатации народов. Такие взгляды неприемлемы для народов, дорожащих своим суверенитетом и независимостью.

Признание "мирного прохода" за иностранными торговыми судами не отнимает у прибрежных государств их суверенных прав регулировать правовой режим этих вод, входящих в состав их территории, наоборот, означает, что проход иностранных судов через эти воды должен происходить в полном согласии с установленными прибрежными государствами правилами, без нарушения этих правил. Лишь такой проход считается "мирным проходом".

Признание "мирного прохода" не лишает прибрежных государств возможности привлекать к ответственности всех лиц, нарушающих их законы и другие установленные правила в территориальных водах.

Из этого видно, что признание "мирного прохода" не ограничивает и уголовной юрисдикции прибрежных государств в их территориальных водах. Исходя из суверенитета, прибрежные государства обладают неограниченной уголовной юрисдикцией в своих территориальных водах в отношении всех преступлений, совершенных как на воде и на судах прибрежного государств, так и на иностранных судах.

Проходящие через территориальные воды иностранные невоенные суда не являются "плавающими частями своей страны", как военные корабли, а подчиняются полностью законам прибрежного государства, и следовательно, преступление, имевшее место на борту иностранного судна, совершено в действительности на территории прибрежного государства. По этому общему принципу и все преступления, совершенные на иностранных невоенных судах во время прохода через территориальные воды, подчиняются его уголовной юрисдикции.

Последовательное проведение в жизнь этого принципа, однако,

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

может повредить интересам международного судоходства, так как в связи с расследованием преступления и привлечением к ответственности виновных лиц иногда необходимо задержать иностранное торговое судно. В связи с задержанием судна может быть причинен ущерб лицам, которые с преступлением не связаны: судовладельцам, фрахтователям, собственникам находящимся на судне товаров и др.

Иной раз при проведении в жизнь принципа полного подчинения иностранных торговых судов уголовной юрисдикции прибрежного государства лицам, не связанным с преступлением, может быть причинен ущерб, в десятки раз превышающий ущерб, нанесенный преступлением, которое расследуют власти прибрежного государства.

Из этого ясно, что в интересах международного судоходства общие принципы права требуют, чтобы прибрежные государства внутренним законодательством или равноправными международными договорами ограничивали свою уголовную юрисдикцию в отношении проходящих через территориальные воды иностранных торговых судов в тех случаях, когда последствия преступления не выходят за пределы судна и когда помощи властей прибрежного государства не требует потерпевший, капитан судна или консул государства флага судна. Надо полагать, что последствия преступления выходят за пределы судна в том случае, когда преступление направлено против прибрежного государства, его граждан и других лиц, не находящихся на борту проходящего судна, или против их имущества, или когда нарушаются установленные прибрежным государством правила. В этих случаях прибрежные государства имеют полное право привлекать виновных к ответственности в своих судах.

Преступлениями, последствия которых не выходят за пределы судна, надо считать поступки, совершенные одним членом экипажа иностранного судна против другого члена экипажа того же судна, а также нару-

TARTU ÜLIKOOL · UNIVERSITAS TARTUENSIS · 1632

шения служебных обязанностей экипажем иностранного судна, подчиняющиеся законам и суду государства флага судна.

Практика буржуазных государств в указанном вопросе различна. Практика Великобритании, основывающаяся на изданном в 1878 г. "Акте о юрисдикции над территориальными водами", подчиняет все совершенные на проходящих через территориальные воды иностранных судах преступления английской уголовной юрисдикции. Издание названного акта было вызвано, по-видимому, обострением противоречий между империалистическими великими державами на международной арене в борьбе за рынки и источники сырья и в связи с этим необходимостью укрепления экономических интересов английских империалистов.

Поводом для издания акта послужило столкновение между английским пароходом "Strathclyde " и немецким пароходом " Franconia ", имевшее место по вине германского парохода в 1876 г. вблизи Дувра, на расстоянии менее 3 морских миль от берега, причем погиб один из пассажиров английского парохода. Капитан германского парохода был привлечен к ответственности в английском суде и его обвинили в убийстве по неосторожности.

Дело рассматривалось уголовным судом в Лондоне. Обвиняемым был заявлен протест, в котором он оспаривал компетентность английского уголовного суда на основе того, что преступление было совершено на немецком пароходе при проходе через английские территориальные воды. Заседатели признали капитана германского парохода виновным в предъявленном ему обвинении, но судья, отсрочив вынесение приговора, передал вопрос о компетентности английского уголовного суда на разрешение Особого Суда (The Court for Grown Cases Reserved), существующего в Англии для рассмотрения дел, передаваемых уголовными судами.

TARTU ÜLIKOOL UNIVERSITAS TARTUENSIS 1632

Этот суд, рассмотрев дело в составе I4 членов, большинством восьми членов против шести признал протест обвиняемого уважительным и дело неподсудным английскому суду.[I]

Для урегулирования подобных случаев правительство внесло в парламент соответствующий законопроект "О судебном разбирательстве преступлений, совершенных на море в известном расстоянии от берега владений Ее Величества", и парламент принял в I878 г. вышеупомянутый "Акт о юрисдикции над территориальными водами". На основании указанного акта английские власти имеют право расследовать все преступления, совершенные в английских территориальных водах, даже тогда, когда они совершены на борту иностранного судна при проходе его через эти воды. В последнем случае для привлечения преступника к ответственности необходимо в Англии согласие государственного секретаря, а в заморских владениях - губернатора.

Таким образом, Англия признает в своей практике полную уголовную юрисдикцию прибрежного государства в территориальных водах. Хотя в последнее время в теории встречаются утверждения, что в Англии преследование преступлений, совершенных на иностранных судах, происходит лишь тогда, когда результаты преступлений выходят за пределы судна, это не находит подтверждения в законодательстве и в официальных актах. В ответе, представленном Англией подготовительной комиссии Гаагской конференции по кодификации международного права I930 г., говорится: "Государство не лишено права осуществлять юрисдикцию в гражданских или уголовных делах над иностранными торговыми судами или лицами или же их собственностью на борту судна, когда они проходят через территориальные воды ... Юрисдикция неограничена по отношению к событиям, имевшим место во время прохода через терри-

I M a n l e y, O. H u d s o n, Cases and other Material on International Law, St. Paul, I929, стр. 63I.

TARTU ÜLIKOOL UNIVERSITAS TARTUENSIS 1632

ториальные воды, она может быть осуществлена в том же размере и подвергается тем же ограничениям, как и на национальной территории. Государство имеет право арестовать любое лицо на борту судна, проходящего через территориальные воды".

I февраля 1926 г. в английских территориальных водах произошло столкновение между итальянским торговым судном "Федора" и советским торговым судном "Правда". Английские власти подчинили решение вопроса английскому суду, наложив арест на оба судна. Этот факт на практике показывает, что "Акт о юрисдикции над территориальными водами" все еще имеет силу.

Соединенные Штаты Америки в своей практике занимают ту же позицию, как Англия, признавая свою полную уголовную юрисдикцию над территориальными водами.[I] В связи с вопросом об юрисдикции прибрежного государства над территориальными водами, государственный секретарь Марси писал в 1855 г. английскому государственному секретарю К л э ю: "Соединенные Штаты Америки признают свою юрисдикцию в отношении всех преступлений, совершенных на борту иностранных невоенных судов, в их портах и водах. Как общее правило, юрисдикция государства исключительна и абсолютна на своей территории, в портах и в водах, которые составляют очевидную часть его территории. Ограничения этого принципа могут быть сделаны международными договорами".

В США в штате Массечушете в 1859 г. был принят специальный закон, признающий полную юрисдикцию этого штата в его территориальных водах.[2]

В 1900 г. на итальянском судне "Пиета", в территориальных водах Флориды один матрос убил другого матроса того же судна. Несмотря на протесты итальянского консула, преступник был привлечен к ответственности местными властями.[3]

I M o o r e, A Digest of International Law , vol.II, стр.275.
2 J e s s u p, op.cit., стр.132.
3 M o o r e, A Digest of International Law, v.II, стр.313,314.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

Но суды США признают себя компетентными рассматривать и преступления, совершаемые на американских судах в иностранных водах. В 1933 году Верховный суд США признал компетентность судов США на привлечение к ответственности американского моряка, совершившего преступление на американском судне на реке Конго. В своем решении Верховный Суд отметил: "Уголовная юрисдикция США, как общее правило, базируется на территориальном принципе ... Но в отношении уголовной юрисдикции торговые суда являются частью территории того государства, флаг которого они носят, и они не теряют этого характера даже в судоходных водах в границах другого государства".[1]

Это указывает на стремление американских империалистов к расширению юрисдикции США. При этом США и под их влиянием прочие буржуазные государства не ограничивают своей юрисдикции территориальными водами, но по ряду вопросов, с созданием континентального шельфа и специальных зон, заходят далеко в открытое море.

Практика Франции признает в меньшей мере, чем практика Англии и США, право прибрежного государства на осуществление уголовной юрисдикции в отношении преступлений, совершенных на иностранных судах во время прохода через территориальные воды. Этот вопрос регулируется во Франции мнением Государственного Совета от 28 октября 1806 г., санкционированным императором Наполеоном 20 ноября того же года. Хотя в указанном мнении говорится о юрисдикции в отношении членов экипажа иностранных судов, пребывающих во французских портах,[2] но оно распространяется также и на территориальные воды. Согласно мнению, власти Франции имеют право расследовать преступления, совершен-

---

1 B i s h o p, op.cit., стр.373,374.

2 Мнение 1806 г. было обусловлено совершенными во французских портах на двух судах США преступлениями: в порту Антверпена на американском судне "Ньютон" один матрос причинил другому на судовой лодке тяжелое телесное увечье; приблизительно в то же время на американском судне "Салли" в порту Марселя офицер причинил тяжелое телесное увечье матросу.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

ные на иностранных судах во время прохода их через территориальные воды, если эти преступления направлены против спокойствия и публичного порядка Франции. В теории рассматриваются как преступления, результаты которых выходят за пределы судна, главным образом, те преступления, которые направлены против Франции, или же против французского гражданина, не находящегося на борту судна. Здесь, конечно, не указана точно компетенция французских судов в расследовании преступлений, совершенных на иностранных судах, и суду предоставляется весьма широкое поле в толковании вопроса, когда то или другое совершенное на иностранном судне преступление нарушает спокойствие и публичный порядок Франции, что суд решает, конечно, в интересах буржуазной власти. Все же в теории утверждается, что преступления на иностранных судах, совершенные одним членом экипажа против другого члена экипажа, как общее правило не подлежат французским судам.

Кассационный суд Франции в своем решении от 26 ноября 1859 г. разъяснил понятие "спокойствие и публичный порядок" в том смысле, что убийство, совершенное на иностранном судне, является преступлением, нарушающим спокойствие и публичный порядок на берегу, и потому расследуется французскими властями.[I]

Франция признает также право капитана судна и консула государства флага судна обращаться к французским властям с требованием о привлечении к ответственности преступника.

В своем ответе на "Вопросник" конференции по кодификации международного права 1930 г. Франция отмечала: "В отношении уголовных деяний имеет силу закона решение Государственного Совета от 20 ноября 1806 г. Согласно этому решению, иностранное судно, допущенное во французский порт, подчинено французской юрисдикции во всем, что затрагивает интересы государства в отношении законов о надзоре и в

I G i d e l, op.cit., vol. II, стр. 214.

отношении преступлений, даже тех, которые совершены на борту судна лицами судового экипажа против официальных лиц". С другой стороны, "иностранное судно подчиняется действию не французской юрисдикции, но юрисдикция властей своей страны в отношении действий, касающихся внутренней дисциплины судна, и в отношении преступлений, совершенных на борту судна одним членом экипажа против другого члена экипажа. Однако морские власти имеют право вмешаться в случае действий, совершенных на борту судна одним членом экипажа против другого члена, если имеется просьба о помощи, адресованная этим властям, или если нарушено спокойствие в порту".

Законодательство и судебная практика остальных буржуазных государств следуют отчасти практике Великобритании, отчасти практике Франции.

Неограниченную уголовную юрисдикцию в своих территориальных водах формально признают доминионы Англии - Канада, Австралия, Южно-Африканский Союз, Новая Зеландия, а также Индия, Чили, Эквадор.[1]

28 января 1889 г. в Монтевидео был заключен договор между государствами Южной Америки - Парагваем, Перу, Аргентиной и Уругваем, по которому они признали полную уголовную юрисдикцию в своих территориальных водах в отношении иностранных торговых судов.[2]

Остальные государства следуют практике Франции.

Государства, признающие ограниченную уголовную юрисдикцию в отношении иностранных судов, подчиняют суду прибрежного государства преступления, совершенные на проходящем через территориальные воды судне, и в том случае, если этого потребует капитан судна или консул государства, флаг которого носит судно.

---

1 См. United Nations, Laws and Regulations on the Regime of the Territorial Sea, стр. 62

2 G i d e l, op.cit., vol.III, стр. 247.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

Практика Германии признавала преступления, совершенные на проходящем через территориальные воды судне, входящими в компетенцию германского суда в случае, если они были направлены против прибрежного государства или его должностного лица, или же нарушали спокойствие в территориальных водах. Германское правительство в своем ответе, представленном Гаагской конференции по кодификации международного права, не дало прямого ответа на этот вопрос, утверждая, что его необходимо урегулировать конвенцией о правовом режиме территориальных вод.[I]

Теория и практика буржуазных государств рассматривают обыкновенно лишь те случаи, когда преступления совершены на иностранном судне во время прохода судна через территориальные воды, вовсе не затрагивая случаев, когда на борту проходящего иностранного судна находится лицо, совершившее ранее преступление и преследуемое властями прибрежного государства. В доктрине и в проектах конвенции не говорится также о случае, когда на иностранном судне, проходящем через территориальные воды, находится лицо, преследуемое третьим государством за преступление, совершенное на его территории, и третье государство требует ареста и выдачи этого лица от прибрежного государства на основании договора о выдаче преступников.

На Гаагской конференции по кодификации международного права 1930 г. возник вопрос о праве прибрежного государства преследовать находящихся на иностранных судах, проходящих через его территориальные воды, преступников, за совершенные ими ранее особенно тяжкие преступления; однако означенный вопрос не нашел разрешения в выработанных на конференции статьях.

I H. R a s s, Das Küstenmeer nach den Beschlüssen der Haager Kodifikationskonferenz von 1930, K a l i n i n, 1936, стр.38,39.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

На шестой сессии Комиссия международного права ООН приняла решение, запрещающее арестовывать на проходящих через территориальные воды иностранных невоенных судах лиц, преследуемых за ранее совершенные преступления.

Женевская конвенция 1958 г. не разрешает прямо этого вопроса, но из формулировок ст. 19 можно вывести, что властям прибрежного государства предоставлено право арестовывать на проходящих иностранных судах и лиц, преследуемых за ранее совершенные преступления.

В конвенции указывается: "На борту иностранного судна, проходящего по территориальным водам, прибрежное государство не может принимать никаких мер в целях производства ареста или следственных действий по уголовно-наказуемому деянию, совершенному до входа судна в территориальные воды, если судно, прибывая из иностранного порта, только проходит по территориальным водам, без того, чтобы зайти во внутренние воды".

Из формулировки статьи видно, что только в том случае, когда преступление совершено вне пределов территории прибрежного государства, оно не имеет права привлекать к ответственности виновного.

Великие морские державы - Англия и Соединенные Штаты Америки - всячески стараются ограничить юрисдикцию иностранных государств в отношении своих судов и находящихся на них лиц, признавая, однако, в своих территориальных водах неограниченную уголовную юрисдикцию для того, чтобы привлекать к ответственности всех лиц, являющихся почему-либо опасными для господствующей буржуазии этих стран. В этом весьма ярко проявляется классовый характер уголовной юрисдикции этих государств.

Западные империалисты, весьма часто пользующиеся на своих судах дешевой рабочей силой бежавших из иностранных государств пре -

ступников, борются с большой настойчивостью против неограниченной уголовной юрисдикции иностранных государств в отношении судов, плавающих под флагом Англии и Соединенных Штатов Америки, а также против права прибрежного государства арестовывать преступников, находящихся на борту их судов во время прохода через территориальные воды иностранных государств, за совершенные ими ранее преступления. В особенности в настоящее время они возражают против подобных прав, желая обеспечить своим судам дешевую рабочую силу за счет беглых из народно-демократических стран изменников родины и фашистских преступников и препятствуя привлечению их к ответственности за совершенные ими ранее преступления; некоторую роль играет и стремление сохранить их в качестве пушечного мяса для планируемой реакционными империалистическими кругами новой агрессивной войны против Советского Союза и стран народной демократии. Это, однако, не препятствует империалистам нарушать общепризнанные принципы международного права, когда необходимо привлечь к суду находящихся на борту иностранного судна борцов за мир, демократию и независимость народа. Так, английские власти совершенно незаконно арестовали в открытом море у порта Саутгэмтон на борту польского парохода политического эмигранта - антифашиста Эйслера, находившегося на пути из Соединенных Штатов Америки в Польшу.[I] В результате протестов общественности английские власти были вынуждены освободить Эйслера и не решились выдать его властям США; все же самый факт ареста показывает, что империалисты не придерживаются общепризнанных принципов международного права в отношении правового режима морей.

В согласии с суверенными правами государства в территориальных водах надлежит признать право прибрежного государства арестовывать

I "Правда" от 17 мая 1948 г.

TARTU ÜLIKOOL · UNIVERSITAS TARTUENSIS · 1632

на иностранных судах, проходящих через территориальные воды, лиц, преследуемых его властями за ранее совершенные ими преступления.

В буржуазной теории, а также и в практике, не признается право потерпевшего обращаться к властям прибрежного государства для привлечения преступника к ответственности. Это вызвано стремлением лишить членов экипажа иностранного судна возможности обратиться к властям прибрежного государства для защиты своих прав, и подчинить моряков всецело произволу владельцев судна и обслуживающего их интересы командования судна, что весьма часто выражается в полном запрещении экипажа на судах, носящих флаг капиталистических государств, а также в жестоком обращении с моряками.

Исходя из интересов трудящихся, следует признать право находящегося на иностранном судне пострадавшего обращаться к властям прибрежного государства, т.е. признавать прибрежное государство в этих случаях компетентным расследовать преступления, совершенные на иностранных невоенных судах во время их прохода через территориальные воды.

Практика буржуазных государств, равно как и теория, почти единогласно признают неограниченную уголовную юрисдикцию в отношении иностранных судов в том случае, когда они стоят на якоре в территориальных водах (за исключением вынужденной остановки) или проходят через эти воды для того, чтобы зайти во внутренние воды, или возвращаются из последних. В подобных случаях иностранные суда подчиняются правовому режиму, действующему в портах.

Этот принцип признается также статьями Гаагской конференции 1930 г. и Женевской конвенции 1958 г.[I]

Все преступления, совершенные на борту иностранных судов, про-

---

I См. ст. 8 Гаагской конференции 1930 г. и ст. 19 Женевской конвенции 1958 г.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

ходящих через территориальные воды, не подлежащие юрисдикции прибрежного государства из-за того, что результаты их не выходят за пределы судна, подчиняются судам государства, под флагом которого плавает судно.

В связи с уголовной юрисдикцией в отношении преступлений, совершенных на иностранных судах, возникает также вопрос об уголовной ответственности капитанов и других виновных лиц в случае столкновений судов в территориальных водах. Как мы уже видели, англо-американская практика признает здесь компетенцию прибрежного государства для привлечения к ответственности виновных даже в том случае, когда столкновение имело место между двумя иностранными судами.

Практика государств Европейского континента признает юрисдикцию прибрежного государства в том случае, когда потерпевшее судно плавало под флагом прибрежного государства, а при столкновении между иностранными судами в том случае, когда потерпевшее судно заходит в порт прибрежного государства или обращается к его властям с просьбой о привлечении виновного к ответственности.

10 мая 1952 г. в Брюсселе между отдельными странами была заключена конвенция для унификации правил по поводу уголовной юрисдикции в случаях аварий и других инцидентах судоходства. На основе конвенции (ст. I) виновные в авариях или в других инцидентах судоходства, могут быть привлечены к ответственности в уголовном или в дисциплинарном порядке только властями государства, под флагом которого плавает судно в случае аварии. Однако, конвенция не ограничивает прав прибрежных государств при привлечении к ответственности своих граждан за совершенные поступки на иностранных судах (ст.3).[I]

I См. Supplement to "AJIL", vol 53, 1959 г. № 2, стр. 536. В конвенции участвуют: Бирма, Вьетнам, Ватикан, Гаити, ОАР, Камбоджа, Коста-Рика, Португалия, Франция, Швеция и Югославия.

TARTU ÜLIKOOL · UNIVERSITAS TARTUENSIS · 1632

Признавая уголовную юрисдикцию прибрежного государства в отношении иностранных судов, проходящих через территориальные воды, все же следует утверждать, что прибрежные государства, производя аресты на борту иностранных судов в связи с совершенными преступлениями, должны считаться с потребностями навигации, как это выражено в III абзаце 8-ой статьи Гаагской конференции 1930 года, а также в Женевской конвенции 1958 г. (ст. 19).

В Советском Союзе нет специального акта, регулирующего уголовную юрисдикцию в территориальных водах; здесь применяются общие положения уголовных кодексов, а также соответствующие специальные правила, регулирующие правовой режим территориальных вод.

Вследствие того, что территориальные воды входят в состав территории Советского Союза, положения уголовных кодексов имеют полную силу также в этих водах и преступления, совершенные в них, полностью подлежат действию законов Советского Союза или соответствующей союзной республики.[I]

В УК РСФСР в § 4 указано: "Иностранцы на территории Союза подлежат ответственности по закону места совершения преступления", причем § 5 уголовного кодекса РСФСР предусматривает исключение для иностранцев, пользующихся правом экстерриториальности.

Из постановлений закона вытекает, что, как общее правило, в отношении иностранных судов, проходящих через территориальные воды Советского Союза, всецело имеют силу уголовные законы, действующие на территории Союза ССР, в части преступлений, совершенных на иностранных невоенных судах во время прохода через наши территориальные воды. Но Советский Союз в своей практике отказался в интересах между-

---

I К е й л и н, Советское морское право, стр. 105; Н и к о л а е в, Проблема территориальных вод в международном праве, стр. 227; М.Д. Ш е р г о р о д с к и й, Уголовный закон, 1948, стр. 234.

TARTU ÜLIKOOL · UNIVERSITAS TARTUENSIS · 1632

народного судоходства от расследования мелких правонарушений, а также от расследования совершенных на борту иностранного судна преступлений, результаты которых не выходят за пределы судна. Согласно постановлению СНК РСФСР от 24 мая 1927 г. "О производстве арестов на иностранных торговых судах", советские власти имеют право производить на иностранных торговых судах аресты преступников в тех случаях, если преступления совершены или полностью или отчасти на берегу, или же последствия этих преступлений выходят за пределы судна.[I]

Последствия преступления выходят во всяком случае за пределы судна, если преступление направлено против Советского государства, его граждан или других лиц, не находящихся на борту иностранного судна, или против их имущества.

Решение вопроса, выходят ли последствия преступления за пределы судна, относится к компетенции подлежащих советских властей.

На основании этого постановления следует также признать право капитана обратиться к советским властям для привлечения преступника к ответственности. Однако при таком обращении капитана советские власти начинают расследование преступления лишь в том случае, если действительно имело место действие, которое считается преступлением по советскому закону. Надлежит также признать за потерпевшим иностранцем право обратиться к советским властям с заявлением для привлечения преступника к ответственности.

Что касается случая, когда на иностранном судне, проходящем через территориальные воды Советского Союза, находится преступник, совершивший ранее преступление на территории Советского Союза и разыскиваемый советскими властями, то и здесь следует признать право

I СУ РСФСР, 1927, № 52, ст. 348.

TARTU ÜLIKOOL UNIVERSITAS TARTUENSIS 1632

советских властей арестовать такового преступника и привлечь его к ответственности. Советское законодательство не предусматривает в этом отношении никаких ограничений.

В "Положении об охране государственной границы СССР" от 5 августа 1960 г. (ст.36, п. д.), указывается, что пограничная охрана имеет право: "снимать с судна и задерживать лиц, совершивших уголовные преступления и подлежащие уголовной ответственности по законодательству Союза ССР и союзных республик, и передать их соответствующим органам".

Этих прав пограничная охрана не имеет только в отношении лиц, "находящихся на борту проходящего через территориальные воды Союза ССР иностранного судна, за преступления, совершенные ими до входа судна в территориальные воды, если судно, следуя из иностранного порта, ограничивается проходом через территориальные воды, не заходя во внутренние морские воды" (ст.36, п.).

Из этого видно, что действия пограничной охраны ограничены только в отношении лиц, совершивших преступления вне пределов территории Советского Союза, и только в том случае, если иностранное судно проходит через наши территориальные воды, не заходя во внутренние морские воды.

Иностранное судно, находясь в территориальных водах Советского Союза, подчиняется правилам, установленным Советским Союзом для движения судов и пользования территориальными водами, и при нарушении этих правил советские власти имеют право задержать судно и привлечь капитана судна и виновных лиц к ответственности в административном или судебном порядке, как это предусмотрено в соответствующих актах.

На основе "Положения об охране государственной границы СССР" от 5 августа 1960 г.(ст.30, п. д.) в обязанности пограничной охраны входит и контроль за соблюдением объявленного в "Извещениях мореплавателям режима плавания", в наших водах.

Пограничная охрана имеет право задерживать иностранное судно в случае "преднамеренного повреждения членами экипажей этих судов средств навигационного ограждения, кабелей связи или других подводных и надводных объектов принадлежащих Союзу ССР" (ст.37, п. и.)

Иностранные суда, как мы уже видели, могут быть задержаны и виновные лица привлечены к ответственности при нарушении правил рыболовства и эксплуатации богатств морских недр в наших водах.

В последние годы советскими властями был задержан ряд иностранных рыболовных трельщиков, которые без разрешения ловили рыбу в наших территориальных водах. Во всех случаях виновные были привлечены к ответственности нашими властями и наказаны.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

Уголовный кодекс РСФСР предусматривает ряд случаев, когда нарушители правил, установленных для территориальных вод Советского Союза, подлежат привлечению к ответственности в уголовном порядке. Статья 75-2 УК РСФСР говорит о нарушении вне портовых вод установленных законом или распоряжением надлежащих органов правил о предупреждении столкновений судов на море, о мерах охраны подводных телеграфных кабелей и иных правил, регулирующих морское судоходство, если нарушение не является должностным преступлением. На основании указанной статьи капитан и другие виновные лица на иностранных судах отвечают перед судом Советского Союза и союзных республик в случае столкновения судов и в случае нарушения в территориальных водах правил, регулирующих морское судоходство.

В статье 75-3 УК РСФСР предусматривается нарушение установленных правил о пользовании радиостанциями, причем предусмотрено и их нарушение иностранными судами. В правилах, регулирующих исследование причин морских аварий, также предусмотрена в известных случаях уголовная ответственность иностранцев.[1]

В современной обстановке, когда западные империалисты стремятся засылать в нашу страну диверсантов и шпионов,[2] стараясь для этого использовать также морские пути, на советские власти возложена весьма ответственная обязанность в отношении обороны наших морских границ. При этом уголовное право играет важную роль в обеспечении безопасности и экономических интересов нашего государства и его граждан.

---

1 См. "Положение о порядке расследования морских аварий", Приказ НКМФ от 15 апреля 1940 г., № 190 и Приказ ММФ СССР от 29 марта 1952 г.

2 2-го июня 1954 г. Военная Коллегия Верховного Суда СССР рассматривала дело о виновности В.К. Гаазя и И.А. Хрящова, которые были направлены в нашу страну с целью шпионажа и диверсии, "Правда" от 13 июня 1954 г.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

2. ГРАЖДАНСКАЯ ЮРИСДИКЦИЯ ПРИБРЕЖНОГО ГОСУДАРСТВА.

Вопрос о том, в какой мере иностранные суда, проходящие через территориальные воды, и лица, находящиеся на борту этих судов, подчиняются гражданской юрисдикции прибрежного государства, разработан весьма поверхностно в теории.

Причиной поверхностного рассмотрения этого вопроса в теории является то обстоятельство, что гражданские иски против судов предъявляются обычно во время стоянки судов в порту.

В практике наибольший интерес представляют следующие вопросы, касающиеся гражданской юрисдикции в отношении проходящих через территориальные воды иностранных судов:

1) Могут ли, и в каких случаях, власти прибрежного государства останавливать проходящие через территориальные воды суда для того, чтобы наложить на них арест в обеспечении исков?

2) Могут ли власти прибрежного государства останавливать проходящие через территориальные воды иностранные суда для того, чтобы наложить арест на находящиеся на судне товары?

3) Возможно ли останавливать суда, проходящие через территориальные воды, для того, чтобы осуществить гражданскую юрисдикцию в отношении какого-либо члена экипажа или пассажира?

4) На территории какого государства считается заключенным договор, заключенный на иностранном судне при проходе его через территориальные воды, а также на территории какого государства считается состоявшимся юридический факт, имевший место на иностранном судне при проходе его через территориальные воды?

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

5) По законам какого государства разрешаются иски, возникающие из-за столкновения судов, оказания помощи и спасания на море в территориальных водах?

По общепризнанному правилу суда, проходящие через территориальные воды, не подлежат денежному обложению со стороны прибрежного государства, за исключением случаев оказания услуг, как например, за лоцманскую проводку, буксировку, оказание помощи, спасание и т.подобное.[1]

Во всех этих случаях, когда по требованию судна, проходящего через территориальные воды, ему оказываются услуги, прибрежные власти имеют такое право на задержание судна или наложение на него ареста для обеспечения иска, если судно не заплатит за оказанные ему услуги.

Судно может быть также задержано в связи с неуплатой должной суммы за оказанную помощь и спасание на море, или если оно не предъявляет для этого достаточного обеспечения.

Если иностранное судно при проходе через территориальные воды причинило ущерб прибрежному государству и его гражданам, то последнее имеет право остановить судно и в случае надобности наложить на него арест для обеспечения возмещения причиненного ущерба.

Судно, проходящее через территориальные воды для того, чтобы выйти из внутренних вод в открытое море, может быть остановлено и на него может быть наложен арест для обеспечения иска, который связан с пребыванием судна во внутренних водах (причинение ущерба во внутренних водах, неуплата пошлин и др.)[2]

Прибрежные власти могут задержать и наложить арест лишь на

---

1 См. ст. 18 Женевской конвенции 1958 г.
2 См. ст. 20 Женевской конвенции 1958 г.; Иностранные суда стоящие в территориальных водах на якоре или проходящие через территориальные воды выходят из внутренних вод, подчиняются правилам действующим в портах. Эти правила мы рассмотрим ниже.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

суда, принадлежащие частным владельцам. Торговые суда, принадлежащие государству, равно как и военные корабли, пользуются иммунитетом, и на них нельзя наложить ареста.

Иммунитет государственного имущества за границей является общепризнанной нормой международного права. На основе иммунитета нельзя предъявлять иски против государственных судов, налагать на них арест, осуществлять принудительное исполнение судебных решений и задерживать суда в административном порядке.[1]

Нельзя согласиться со ст. 21 Женевской конвенции 1958 г., предусматривающей наложение ареста и на государственные торговые суда. Такое положение нарушает общепризнанные нормы международного права.

Согласно практике государств иностранные суда, проходящие через территориальные воды, не могут быть остановлены для наложения ареста на товары, находящиеся на них, или же для того, чтобы осуществить гражданскую юрисдикцию в отношении члена экипажа или находящегося на борту судна пассажира.[2]

В связи с заключенными на борту иностранного судна, проходящего через территориальные воды, сделками и с другими юридическими фактами, как например, со смертью пассажира, на практике иной раз возникает вопрос, имеющий большое практическое значение, а именно: на территории какого государства была заключена сделка, а также на территории какого государства имел место соответствующий юридический факт?

В соответствии с общими принципами международного права торговые суда представляют территорию своего государства и заключенные на них сделки и возникшие юридические факты считаются состоявшимся

1 См. В.Ф. Нещерэ, Иммунитет государственных морских судов СССР, Москва-Ленинград, 1950; См.также об иммунитете государственных торговых судов на стр. 500.
2 См.ст. 20 Женевской конвенции 1958 г.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

на территории государства, флаг которого носит судно, лишь в открытом море. При проходе через территориальные воды других государств торговое судно иностранного государства рассматривается как подчиненное юрисдикции прибрежного государства, вместе с чем и сделки и юридические факты, имевшие место на борту судна, надлежало считать происшедшими на территории прибрежного государства. Но на практике могут возникать затруднения в том случае, когда судно лишь проходит через территориальные воды, не останавливаясь в них.

Поэтому правильнее признать также в том случае, когда судно лишь проходит через территориальные воды, сделки и юридические факты, имевшие место на борту судна, состоявшимися на территории государства, флаг которого носит судно.

В 1910 г. в Брюсселе были заключены две конвенции: 1) об объединении некоторых правил относительно столкновения судов и 2) об объединении некоторых правил относительно оказания помощи и спасения на море.[1]

К указанным конвенциям присоединился и Советский Союз в 1926 году.

Конвенции объединяют ряд правил относительно оказания помощи и спасания, а также предупреждения столкновения судов, чем в дальнейшем были устранены коллизии между законами договаривающихся государств в вопросах, регулируемых конвенциями.

Однако ряд государств не присоединился к названным конвенциям, ввиду чего правила конвенций действуют лишь в некоторых государствах.

---

1 Международные конвенции и соглашения, относящиеся к торговому мореплаванию, стр. 16-26.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

Конвенции оставляли открытым один весьма существенный вопрос, а именно, вопрос о том, законами какого государства подчиняются иски о столкновениях, оказании помощи и спасания, ввиду чего указанный вопрос регулировался внутренним законодательством государств и их судебной практикой.

Обыкновенно практика буржуазных государств и внутреннее законодательство признают аварии, имевшие место в территориальных водах, подведомственными судам прибрежного государства, вследствие чего им подведомственные и иски, предъявляемые в связи с авариями, равно как и иски, возникающие в результате оказания помощи и спасания в территориальных водах.

В Брюсселе IO мая I952 г. была подписана "Конвенция по унификации некоторых правил, относящихся к гражданской компетенции в вопросе столкновения судов". На основе ст. I конвенции вытекающие из столкновения иски могут быть предъявлены в суде:

а) по месту жительства ответчика или по месту порта приписки виновного судна;

б) по месту, где был осуществлен арест виновного судна или другого судна, принадлежащего тому же ответчику, в случае, если этот арест был разрешен, или по месту, где мог бы быть осуществлен арест и где ответчик предоставил обеспечение или иную гарантию;

в) по месту столкновения судов.[I]

I Supplement to AJIL, vol.53, I959, № 2, стр. 532, Советский Союз не участвует в этой конвенции. На Женевской конвенции I958 г. делегация Великобритании сделала предложение включить Брюссельскую конвенцию IO мая I952 г. в вырабатываемую конвенцию о территориальных водах и прилежащих зонах. Но это предложение было отклонено на конференции. См. United Nations, Conference on the Law of the Sea, vol.III, стр. 2I9.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

В Советском Союзе, соответственно примечанию 2-му статьи 25 ГПК РСФСР, "иски о возмещении убытков, причиненные столкновением судов, могут предъявляться также по месту нахождения судна, на которое падает ответственность за убытки от столкновения, или по месту нахождения порта приписки означенного судна", благодаря чему имеется возможность предъявления исков также в иностранных судах. Если же столкновение произошло по вине другого судна, вследствие чего имеет место привлечение капитана судна к ответственности в советских судах, возможно также предъявление гражданского иска по поводу убытков, возникших от столкновения.

§ 7. ПРЕСЛЕДОВАНИЕ СУДНА ЗА ПРЕДЕЛАМИ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ ВОД.

С осуществлением юрисдикции прибрежного государства в территориальных водах непосредственно связано принадлежащее ему право преследования, т.е. право преследовать суда, которые, подвергаясь задержанию со стороны прибрежных властей и привлечению к ответственности, в целях избежания ответственности пытаются скрыться в открытом море или в территориальных водах других государств.

Буржуазная теория и практика почти единогласно признают право прибрежного государства при помощи специальных судов (пограничная охрана и др.), военных кораблей и самолетов преследовать как свои, так и носящие флаг иностранного государства невоенные суда в том случае, когда они подлежат привлечению к ответственности властями прибрежного государства, но желают избавиться от ответственности при помощи бегства в открытое море.

Из буржуазных теоретиков особой позиции придерживаются Меттенбергер и Ассор, утверждающие, что не существует права преследования

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

на основании которого прибрежное государство могло бы преследовать иностранное судно за пределами территориальных вод в открытом море.[1]

Меттенбергер и Ассор в настоящее время представляют исключение, решая вопросы о преследовании в полном противоречии с общепризнанной практикой буржуазных государств.

Аттльмайр, также в противоречии с практикой государств, чрезмерно ограничивает принадлежащее прибрежным государствам право преследования, признавая его лишь в таком случае, когда проходящее через территориальные воды судно совершило преступление, имеющее характер пиратства.[2]

Приведенные взгляды, как сказано, не находятся в согласии с практикой государств. Эти авторы слишком ограничивают права прибрежного государства при осуществлении преследования; их позиции противоречат интересам безопасности прибрежного государства и его суверенным правам в территориальных водах.

Право преследования прибрежных государств, вытекающее из международного обычного права, в современных условиях весьма часто регулируются международными договорами. Припомним заключенные Соединенными Штатами Америки в 1924 г. двухсторонние договоры для борьбы с контрабандой алкоголем, в которых, как исключение из общего правила, установлено, что преследование может продолжаться на таком расстоянии, какое проходит в течение одного часа преследуемое судно. В таможенных конвенциях также содержатся правила о праве преследования. В договоре, заключенном между государствами Балтийского моря 19 августа 1925 г. против контрабандной торговли ал-

---

1 См. Hatschek, Strupp, Wörterbuch des Völkerrechts und der Diplomatie, Berlin, 1922, Bd. I, cap. 308.
2 F. Attlmayr, Das internationale Seerecht, Wien, 1903.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

контролем, предусмотрено право прибрежных государств преследовать суда, подозреваемые в контрабанде, до территориальных вод третьих государств.

Хотя как в практике и теории почти единогласно признается право преследования судов, нарушивших правила, установленные прибрежным государством в территориальных водах, и старающихся спастись бегством от ответственности, все же взгляды авторов и практика государств бывают различными по отдельным вопросам, связанным с правом преследования.

Общим требованием, предъявляемым к преследованию, как в теории, так и в практике буржуазных государств, является то, что оно должно начаться в территориальных или во внутренних водах.[1] Прибрежные власти могут продолжать преследование судна в открытом море лишь в том случае, когда это преследование началось в территориальных или во внутренних водах. Власти прибрежного государства не могут преследовать судно, если к началу преследования судно, нарушевшее установленные прибрежным государством правила, уже вышло из территориальных вод в открытое море. В таком случае прибрежные государства могут возбудить вопрос о привлечении виновного к ответственности лишь перед соответствующими властями государства флага судна.

Однако не обязательно, чтобы преследуемое судно находилось целиком в территориальных водах; вполне достаточно, чтобы в начале преследования в территориальных водах прибрежного государства находилась какая-нибудь часть судна или его шлюпка. И в таком случае преследование считается правомерным.[2]

---

1 См. ст. 23, п. I Женевской конвенции 1958 г. "Об открытом море".
2 Там же, ст. 23, п. 3.

TARTU ÜLIKOOL UNIVERSITAS TARTUENSIS 1632

В 1888 г. русским сторожевым судном было задержано посыльное флаг Канады судно "Араунах", которое само находилось вне территориальных вод, но шлюпка которого занималась ловлей тюленей в русских территориальных водах. Впоследствие вопрос был передан на разрешение третейского суда, признавшего правильным арест судна "Араунах" русскими властями. Третейский судья лорд Солсбери выразился по поводу данного случая: "Если даже "Араунах" во время его захвата и находился за пределами трехмильного пояса территориальных вод, то тот факт, что судно при помощи своих шлюпок занималось промыслом в пределах территориальных вод России, не имея необходимого разрешения, сделал правомерным его захват и конфискацию в соответствии с нормами внутригосударственного права, регулирующего порядок пользования указанными водами".[I]

В 1922 г. таможенные власти Соединенных Штатов Америки задержали на расстоянии 4 миль от берега судно " Grace of Ruby ", носящее английский флаг, причем в момент ареста шлюпки судна переправляли на берег контрабанду, ввиду чего и здесь арест судна был признан правомерным.

Начало преследования считается с момента, когда соответствующим судном прибрежного государства был подан сигнал для остановки. Для того, чтобы преследование было правомерным, сигнал должен быть подан достаточно ясно, с такого расстояния, чтобы его можно было видеть или слышать с борта преследуемого судна. Для остановки надлежит подавать сигнал на основании международного кода, понятного преследуемому судну, или же голосом, если судно достаточно близко. Прибрежные государства могут внутренним законодательством устанавливать сигналы для остановки, о которых сообщается во всеобщее све-

I M o o r e, History and Digest of the International Arbitrations, vol. I, 1898, стр. 824-825.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

дение в официальных извещениях. Следует признать, что сигнал, передаваемый по радио, является для остановки недостаточным, так как в этом случае могут возникнуть затруднения в установлении факта, приняло ли судно требование об остановке или нет.[1] Если требование об остановке передано преследуемому судно недостаточно ясно, преследование является неправомерным и преследователь не может употребить против судно силу, чтобы заставить его остановиться.

22 марта 1929 г. прибрежное сторожевое судно Соединенных Штатов Америки потопило при преследовании быстроходную шхуну " I'm Alone " под канадским флагом, занимавшуюся контрабандным ввозом спирта в пределы Соединенных Штатов. Шхуна была потоплена потому, что она не остановилась по требованию судна пограничной охраны. Дело разбиралось 5 января 1930 г. в смешанной комиссии, образованной правительствами Соединенных Штатов Америки и Канады. Комиссия нашла, что требование об остановке было передано преследуемому судну недостаточно ясно, ввиду чего потопление шхуны было признано неправомерным, и Соединенные Штаты Америки обязаны были уплатить крупную сумму для возмещения убытков, а именно 25 000 долларов правительству Канады и 25.555.5 долларов капитану шхуны и экипажу.[2]

Право преследования прибрежным государством вне территориальных вод не признал бельгиец Ассер. В 1891 г. в русских территориальных водах занималось без разрешения ловлей котиков судно под флагом Соединенных Штатов Америки " James Hamilton Lewis "; его преследовало судно русской пограничной охраны, и оно было остановлено на расстоянии 11-12 морских миль от берега. 23 июля 1892 г. русским крейсером "Забияка" после преследования было задержано в открытом

---

1 См. ст. 23, п. 3 Женевской конвенции 1958 г. "Об открытом море".
2 F i t z m a u r i c e, The case of the I'm Alone, BYIL, 1936, стр. 82-121. W. D o n a l d, The sinking of the "I'm Alone", AJIL, 1929, стр. 351.

море на расстоянии 23 морских миль от побережья острова "Ледного" судно под флагом Соединенных Штатов Америки "C.H. White", которое само находилось вне границ территориальных вод, но шлюпки которого занимались на побережье ловлей котиков. По требованию властей Соединенных Штатов Америки дело было передано для разрешения бельгийцу Лассеру в качестве третейского судьи, решившего спор неправильно в ущерб России, утверждая, что прибрежное государство не может простираться за пределы территориального моря, если только нет особой конвенции.[1]

Неправильность подобного решения признается многими буржуазными авторами.[2]

Преследование может продолжаться до территориальных вод третьих государств или до территориальных вод государства флага судна. Заход судна в территориальные воды третьего государства и в территориальные воды своего государства приостанавливает преследование. При выходе судна из этих вод преследование может продолжаться, но с заходом судна в свой или иностранный порт преследование полностью прекращается. В Женевской конвенции 1958 г. "Об открытом море" предусмотрено, что преследование кончается, когда преследуемое судно заходит в территориальные воды своего или третьего государства.[3] Такая постановка вопроса слишком ограничивает право преследования.

Отдельные буржуазные авторы, считающие территориальные воды частью открытого моря, признают право преследования также в территориальных водах другого государства.

---

1 См. О в ч и н н и к о в, Третейский суд по делу о захвате американских шхун русскими крейсерами, "Морской Сборник" 1905, № 10, стр. III.
2 См. Х и г г и н с и К о л о м б о с, цит.соч., стр. 117.
3 См. ст. 23, п. 2.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

Из авторов, признающих право преследования в территориальных водах других государств, можно назвать немецкого автора Иозефа. Для подкрепления своей позиции он приводит пример из практики, именно случай с судном "Нептун", занимавшимся контрабандой спирта. 25 апреля 1934 г "Нептун", преследуемый датской таможенной шлюпкой, бежал в шведские территориальные воды, но его преследование там не прекратилось, а продолжалось с разрешения шведских властей.[1]

Подобный единичный случай, когда преследование продолжается с разрешения прибрежного государства в его территориальных водах, еще не может послужить основой для обобщения в практике.

Преследование должно быть беспрерывным и осуществляться все время одним и тем же судном. Преследование нельзя считать оконченным, если оно временно приостанавливается из-за плохой погоды или вследствие других условий. В случае совершения преследования самолетом надо признать его право вызывать на помощь специальные суда для задержания преследуемого судна.[2]

В случае задержания преследуемого иностранного судна в открытом море преследующие власти, как правило, обязаны сообщить об этом без замедления правительству флага государства судна.

Если преследование прекратилось потому, что преследуемое судно скрылось, то согласно практике буржуазных государств нельзя вновь начать его преследование.[3]

Судно можно преследовать также в том случае, если на его борту находится лицо, совершившее преступление в территориальных или

---

1 J o s e p h, op.cit., стр. 76.
2 См. ст. 23, п.5, Женевской конвенции 1958 г. "Об открытом море".
3 В деле "Итэти" по поводу спора между США и Чили смешанная комиссия решила, что преследование прекратилось, ибо судно вошло в территориальные воды Чили. См. Dickinson, Cases on the Law of Nations, стр. 496.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

внутренних водах и оно подлежит привлечению к ответственности прибрежным государством. Но и здесь преследование должно отвечать всем вышеприведенным требованиям.

Для того, чтобы принудить преследуемое судно остановиться, преследователь имеет право прибегнуть к вооруженной силе и даже вправе потопить преследуемое судно. В случае, если преследуемое судно оказывает вооруженное сопротивление против государства флага преследующего судна, за что виновные лица при захвате судна подлежат ответственности на основании законов прибрежного государства и перед его судом.

В Советском Союзе преследование регулируется "Положением об охране государственной границы СССР" от 5 августа 1960 г. где в статье 36-ой п. е сказано, что пограничная охрана имеет право "преследовать и задерживать судно-нарушитель государственной границы Союза ССР. В случае, если преследование начато в территориальных или внутренних морских водах Союза ССР и ведется непрерывно, пограничные войска имеют право продолжать его и в открытом море до захода этого судна в свои или прибрежные территориальные воды".

Из этого видно, что с входом преследуемого судна в территориальные воды иностранного государства преследование прекращается. На основе "Положения об охране государственных границ Союза ССР" 1927 г. преследование прекращается только заходом судна в иностранный порт. В последнем случае предоставляется возможность требовать от портовых властей привлечения виновного к ответственности.

В примечании к статье 25-ой "Положения" 1927 г. были приведены сигналы для остановки судна, в нем было сказано: "Сигналы об остановке даются судами пограничной охраны... днем - поднятием на мачте установленного для этого международного сигнала, ночью - под-

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

нятием на мачте (выше топового огня) двух вертикально расположенных зеленых огней".

В "Положении об охране государственной границы СССР" от 5 августа 1960 г. не приводится специальных сигналов для остановки судов. Сигналы могут быть даны голосом или сигналами на основе международного свода сигналов.

Остановленное судно может продолжать рейс только на основе полученного от пограничной охраны разрешения.

На основе "Положения" 1960 г. пограничная охрана имеет право применить оружие , когда "задерживание нарушителя не может быть осуществлено другими средствами, или в ответ применения силы со стороны нарушителей " (ст.39).

§ 8. ШИРИНА ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ ВОД.

От ширины территориальных вод зависит, на каком протяжении граничащее с берегом море входит в состав территории прибрежного государства и на каком пространстве прибрежное государство имеет право осуществлять свое суверенное верховенство на близлежащих к берегу морях.

Ширина территориальных вод имеет на практике большое значение, ибо от нее зависит, обеспечена ли достаточная возможность для защиты своей безопасности и своих суверенных прав государством со стороны моря.

Вопрос о ширине территориальных вод не является лишь технической проблемой, как это стремятся показать отдельные буржуазные авторы, хотя и технические вопросы имеют здесь свое значение.[I] Это - проблема весьма глубокого политического содержания, из-за ко -

I H. C r o c k e r, The Extent of the Marginal Sea, Washington, 1919; M ü n c h, Die technische Fragen des Küstenmeers, 1934.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

торой в течение многих столетий происходила упорная борьба между государствами.

И в настоящее время в связи с тем, что империалистические великие державы стремятся навязать другим государствам 3-мильную ширину территориальных вод, идет острая борьба вокруг этого вопроса.

Действия империалистических держав показывают, что проблема ширины территориальных вод имеет глубокое классовое содержание, которое господствующая буржуазная клика империалистических великих держав старается использовать в своих агрессивных целях. Разговорами о техническом характере проблемы буржуазные авторы стремятся замаскировать ее классовое содержание в интересах империалистических великих держав.

Империалистические великие державы стремятся стандартизировать ширину территориальных вод, исходя, однако, при этом лишь из своих интересов и не считаясь с интересами безопасности и экономики других государств. Это было весьма ясно видно на Гаагской конференции по кодификации международного права 1930 г., а также и в Комиссии международного права ООН[1] при выработке статьи о режиме этих вод. Для обоснования своих позиций империалисты приводят как исторические, так и экономические доводы. Они стремятся показать, что навязываемая ими другим государствам 3-мильная ширина территориальных вод или так называемый принцип дальнобойности орудия выработались исторически, представляя собой принцип, признанный всеми государствами и в настоящее время принятый главными морскими державами, которым принадлежит 80% тоннажа мирового торгового флота.[2]

---

1 Ф. И в а н о в, Четвертая сессия Комиссии международного права, "Советское государство и право", 1952, № 11; К о р е ц к и й, Кодификация международного права, "Советское государство и право", № 8.

2 См. R o u s s e a u, op.cit, стр. 486; См. выступления представителя Канады на Женевской морской конференции 1958 г., United Nations, Conference on the Law of the Sea, vol. III, 167.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

Приведенные доводы все же находятся в противоречии с практикой и с принципом суверенного равенства государств, признающим равноправие государств независимо от их величины и экономической мощи.

Международная практика Советского Союза и советская теория отрицают стандартизацию в определении ширины территориальных вод, если она находится в противоречии с интересами экономики и безопасности государств, как это следует из позиции СССР на Гаагской конференции по кодификации международного права 1930 года, а также из работы комиссии международного права ООН и Женевской конференции 1958 г.

Советский Союз придерживается точки зрения, что всякое государство, без ущерба для интересов международного судоходства, исходя из исторических традиций, характера его границ и интересов безопасности и экономики, имеет право своим внутренним законодательством установить соответствующую ширину своих территориальных вод, ввиду чего ширина территориальных вод отдельных государств может быть различна.

Установленная внутренним законодательством государств ширина территориальных вод и правовой режим их прибрежных морей не должны, однако, становиться средством осуществления политики экспансии империалистических государств, при помощи которой они подчиняют своему господству большие части открытого моря, препятствуя судоходству других государств, а также рыболовству и эксплуатации морских богатств в открытом море.

Советский Союз признает и возможность урегулирования ширины территориальных вод равноправными международными договорами, если установленная договором ширина отвечает интересам безопасности и

экономики всех участвующих в договоре прибрежных государств.

Только исходя из этих принципов можно разрешить проблему ширины территориальных вод в согласии с суверенными правами государств и потребностями международного судоходства.

Практика государств в вопросе о ширине территориальных вод весьма различна. Скандинавские государства и Финляндия имеют четырехмильные территориальные воды; Греция, Иран, Испания, Израиль, Индия, Италия, Португалия, Гаити, Египет, Турция и Сирия имеют шестимильные территориальные воды; Мексика - девятимильные; Гватемала, Индонезия, ОАР, Ливия, Саудовская Аравия и Эфиопия - двенадцатимильные; Англия, США, Франция, Япония, Голландия, Бельгия и Западная Германия придерживаются трехмильной ширины этих вод.

В последние годы в практике государств обнаруживается тенденция к расширению территориальных вод в связи с сохранением монопольных прав на эксплуатацию естественных ресурсов этих вод за гражданами прибрежного государства. Сальвадор конституцией 1950 года установил ширину территориальных вод в 200 миль.[1] Такую же ширину территориальных вод установили заключенным в Сант-Яго в 1952 году договором Перу, Чили и Эквадор. Как указано в договоре, целью расширения территориальных вод являлись "сохранение и защита национальных естественных ресурсов и регулирование эксплуатации этих ресурсов с наилучшими результатами для означенных стран".[2]

Страны народной демократии в интересах обеспечения безопасности и защиты естественных ресурсов прибрежных морей также расшири-

---

I См. Объединенные нации, доклад Комиссии международного права, о работе седьмой сессии 2 мая-8 июля 1955 г., Нью-Йорк, 1955, стр.30.

2 "Yearbook of International Law Commission 1956", vol.I, стр.169; T.A.Garaicoa, La Platform sumbarina y La nueva extension del mar territorial, Ecuador, 1955, стр. 31,32; United Nations, Laws and Regulations on the Law of the Territorial Sea, стр. 4.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

рили свои территориальные воды. Болгария указом 1951 года установила ширину в 12 миль; Албания декретом 1952 года в 10 миль, Румыния декретом 1956 года в 12 миль, КНР декретом 1958 г. в 12 миль.

В связи с такой практикой возникает важный вопрос: имеет ли государство право свободно устанавливать ширину своих территориальных вод, или же оно может это сделать только с согласия других государств? Имеется ли какой-нибудь общепризнанный лимит ширины этих вод?

Империалистические державы Англия, Франция, США, Япония и ряд других капиталистических государств в своей политике признают 3-мильную ширину территориальных вод и стараются навязать эту ширину другим государствам, хотя она совершенно не отвечает интересам обеспечения безопасности и экономики. Эти капиталистические государства протестуют против расширения территориальных вод других государств за пределы 3 миль. Под разными предлогами они стараются показать, что 3-мильная ширина территориальных вод является общепризнанной нормой международного права, хотя в настоящее время из 71 государства только 20 признают ширину в 3 мили.[1] При этом они стараются показать, что расширение территориальных вод за пределы 3 миль может иметь место только на основе международного договора. На такую позицию стали империалистические великие державы и в своих ответах Комиссии международного права относительно ширины территориальных вод. Так, например, Англия в своем ответе, настаивая на ширине в 3 мили, указывает, что "ширина территориального моря не является вопросом, по существу входящим во внутреннюю компетенцию государства.

---

1 Притом из этих 20 государств 2 имеют еще специальные зоны за пределами территориальных вод. См. "Советское государство и право", 1956, № 7, стр. 119.

Она регулируется международным правом". [1]

Многие авторы также стремятся показать общепризнанность 3-мильной ширины территориальных вод.

Так, английский автор Норман Бентуич утверждает, что на основе исторической практики шириной территориальных вод являются три мили и расширить ее можно только при условии международного договора.[2] Французский автор Лыйе утверждает, что ширина в 3 мили является обычной нормой международного права.[3]

Американский автор Сварлиен утверждает, что трехмильная ширина территориальных вод является "обычной нормой" которая лучше обоснована чем четырех-мильная или другая ширина". Он приходит к неправильному выводу, что государства, имеющие трехмильную ширину территориальных вод могут не признать территориальных вод других государств за пределами трех миль.[4]

Английский автор Шварценбергер утверждает, что исходя из исторической практики, а именно, из дальнобойности пушки, шириной территориальных вод является три мили.[5]

На такой же позиции находились и юристы империалистических держав в Комиссии международного права. И здесь они хотели показать, что трехмильная ширина является общепризнанной нормой международного права. Французский международник Сель на восьмой сессии Комиссии, настаивая на трехмильной ширине, категорически отвергал мнение, что прибрежные государства имеют суверенное право устано-

---

1 Доклад комиссии международного права о работе ее седьмой сессии, стр. 45. На ширине в 3 мили в своих ответах настаивали США, Голландия и Южно-Африканский союз, см. там же.

2 N o r m a n B e n t w i c h, International Law, London, 1945, стр. 15.

3 T a n d o n, op.cit., стр. 207. L'H u i l l i e r, op.cit, стр. 253.

4 S v a r l i e n, op.cit., стр. 66.

5 G. S c h w a r z e n b e r g e r, International Law, vol.I, London, 1945, стр. 138; См. также M. Paul de Geuffre de La Pradelle, Cours de Droit International public, 2-ème ed., Aix-en, Provence, 1955, стр. 96.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

вить ширину своих территориальных вод.[1] Английский юрист Фицморис назвал ширину в три мили "нормой международного права".[2] Греческий юрист Спиропулос требовал установления ширины территориальных вод исключительно международной конференцией.[3] Однако большинство членов Комиссии, во главе с советским профессором международного права С.Б. Крыловым, доказало, что трехмильная ширина не является общепризнанной нормой международного права. Чехословацкий юрист сделал в комиссии совершенно правильное предложение, по которому каждому государству предоставляется право самому свободно определить ширину своих территориальных вод в соответствии с экономическими интересами и потребностями безопасности.[4] Хотя Комиссия 8 голосами против 6 отклонила это предложение, она не признала и трехмильную ширину нормой международного права.[5] В принятой на восьмой сессии Комиссии статье (ст. 3) констатируется, что в международной практике отсутствует единство в разграничении территориальных вод. В статье далее неправильно указывается, что международное право не разрешает расширения территориальных вод за пределы двенадцати миль. Комиссия, не приняв определенного решения о ширине территориальных вод в этих пределах, констатировала, что многие государства, ширина территориальных вод которых меньше, не признают такого расширения. Комиссия нашла, что ширина территориальных вод должна быть установлена международной конференцией. Такая формулировка статьи все же косвенно пропагандирует трехмильную ширину территориальных вод.

---

1 "Yearbook of the International Law Commission, 1956", vol. I, стр. 170.
2 Ibidem, стр. 167.
3 Ibidem, стр. 172/173.
4 Ibidem, стр. 163, 164.
5 Ibidem, стр. 174; См. также С. С е р б о в, Восьмая сессия Комиссии международного права, "Советское государство и право", 1956, № 10, стр. 122.

TARTU ÜLIKOOL UNIVERSITAS TARTUENSIS 1632

давно уже не отвечающую интересам государств и отнимающую у них право свободно установить ширину территориальных вод.[1]

На Женевской конференции 1958 г. вопрос о ширине территориальных вод, оставшийся нерешенным как на Гаагской конференции, так и в комиссии международного права, снова вызвал ожесточенные споры главным образом между сторонниками 3-мильного и 12-мильного лимита ширины территориальных вод, но в конечном итоге и на этой конференции попытки империалистических держав навязать другим государствам ширину территориальных вод в три мили окончились неудачей.

В первом комитете Женевской конференции 1958 г. со стороны Советского Союза, в соответствии с его традиционной позицией в этом вопросе, было выдвинуто предложение, согласно которому каждое государство, как правило в пределах от 3 до 12 морских миль вправе само определять ширину своих территориальных вод в зависимости от конкретных местных условий данного государства, его исторической практики, его экономических интересов и интересов его безопасности, а также международного мореплавания.[2]

К предложению Советского Союза примкнуло более 20 государств, как социалистических, так и капиталистических, из всех частей света.

Некоторые государства внесли собственные предложения, весьма близкие к предложениям Советского Союза.

Так, по совместному предложению Индии и Мексики каждое государство имеет право устанавливать ширину своих территориальных вод

---

1 Член комиссии советский международник проф. С.Б. Крылов и чехословак Кожурек голосовали против этой статьи. См. Report of the International Law Commission covering the Work of its Eighth Session, стр. II.

2 United Nations, Conference on the Law of the Sea, vol. III, стр. 233.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

в пределах до 12 миль, а по предложению Колумбии суверенитет государства распространяется на морской пояс, прилегающий к его берегу, шириной в 12 миль. В предложении Перу не указывалось никакого предела, но в нем было сказано, что каждое государство вправе устанавливать ширину своих территориальных вод в "разумных пределах".[1]

Советский Союз в своем предложении исходил именно из того факта, что у большинства прибрежных государств мира ширина территориальных вод равнялась от 3 до 12 миль.

Выражение "как правило" в советском предложении показало то обстоятельство, что в отдельных случаях ширина территориальных вод может и превышать 12 миль, если экономические интересы и необходимости безопасности государств требовали этого.

Напротив, крупные империалистические державы - США, Англия, Япония и примкнувшие к ним государства, уже в прошлом стремившиеся навязать народам выгодный для их империалистических устремлений 3-мильный лимит ширины территориальных вод, на Женевской конференции 1958 г. вначале решительно отстаивали позицию, что 3-мильный предел должен быть принят в качестве единого лимита для всех государств.

Они при помощи разных предлогов стремились показать, как будто бы 3-х мильный лимит территориальных вод пользуется всеобщим признанием в международной практике. При этом они утверждали, что расширение территориальных вод за пределами 3 миль может произойти только на основе международного договора.

Так, например, представитель Великобритании утверждал, что на основе международного права ширине территориальных вод являет-

[1] Ibidem, стр. 247.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

ся 3 мили, расширение этой ширины, по его мнению, приводит к анархии и угрожает международному миру.

Представитель Франции утверждал, что проведенное внутренним законодательством государств расширение территориальных вод не обязательно для других государств.[2]

Представитель Португалии нашел, что предоставление государствам право самому определить ширину своих территориальных вод ликвидирует принцип свободы морей, а также международное морское право.[3]

Представитель Греции, называвший себя "блюстителем демократии", требовал, что морские богатства должны быть открыты для всех.

Представитель США приводил в защиту 3-мильной ширины разные, как исторические, так и практические доводы. Он утверждал, что 3-мильная ширина как будто бы "установленное международное право". Он старался показать, что эта ширина "самая безопасная для судоходства". По его мнению с расширением территориальных вод до 12-и миль, плавающие в прибрежных водах суда не могут больше использовать для навигации предметов находящихся на берегу , и суда не могут стать на якорь за пределами территориальных вод. Он показал, что расширение территориальных вод связано с разными расходами для постройки дополнительных маяков и для освещения этих вод.

Но все эти доводы неубедительные. Безопасность судоходства, как известно, и при расширении территориальных вод обеспечивается признанием мирного прохода иностранных торговых судов через терри-

---

I Ibidem, стр. 103.
2 Ibidem , стр. 111. См. также выступления представителя Голландии, там же, стр. 11.
3 Ibidem , стр. 12; См. также выступления представителя Японии, там же, стр. 24.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

территориальные воды и также признанием за иностранными судами право искать убежище в портах, заливах и бухтах в случае аварии и при плохой погоде.

Но все эти попытки империалистических держав принудить другие государства убыточную для них 3-мильную ширину территориальных вод кончились полным проволом. На основе современной практики представители многих стран показали, что государства имеют право устанавливать ширину своих территориальных вод внутренним законодательством в соответствии с его надобностями.[1]

Многие делегации указывали, что попытка рассматривать 3-мильную ширину в качестве обязательной для всех государств международной нормы выражает стремление крупных империалистических стран обеспечить доступ для своих военных и рыболовных судов на побережья других, особенно, малых государств. Представители Азиатско-африканских стран указывали также на прямую связь попыток навязать 3-мильную ширину всем государствам с политикой колониализма.

Эти позиции находят свое подтверждение и в решении Международного суда от 18 декабря 1951 г. в Англо-Норвежском споре. В решении указывается, что делимитации территориальных вод является "односторонним актом, так как только прибрежное государство является компетентным издать его".[2]

В резолюции Межамериканского совета юристов от 1956 г. о правовом режиме морей указывается, что государства имеют право устанавливать ширину своих территориальных вод "в разумных пределах".[3]

---

1 См. например выступление представителей Чехословакии, Болгарии, Польши, Индии, Ирана, Венесуэлы, Югославии, там же, стр. 12, 15, 23, 24, 36, 38, 53.

2 International Court of Justice, Reports 1951, стр. 132.

3 United Nations, Conference on the Law of the Sea, vol. III, стр. 91.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

После провала попыток империалистических великих держав навязать другим государствам 3-мильную ширину территориальных вод, они вынуждены были пойти на уступки и внести ряд "компромиссных" предложений, в которых они уже отказались от отжившей 3-мильной ширины.

В предложении Великобритании указывалось, что ширине территориальных вод не может превышать шести миль, причем расширение территориальных вод до 6 миль не должно затрагивать права полета самолетов и прохода судов, в том числе и военных за пределами 3-миль.[1]

Хотя предложение Великобритании являлось известным шагом для достижения компромисса, это не нашло серьезной поддержки со стороны других делегаций ввиду содержащихся в нем слишком далеко-идущих ограничений суверенных прав прибрежных государств относительно регулирования прохода военных кораблей и полета самолетов. Даже делегация США не нашла возможным его поддерживать.[2]

Стараясь устранить вышеприведенный недостаток предложения Великобритании, делегации Швеции, Цейлона и Италии внесли (раз-дельно) свои предложения, согласно которым государство само устанавливает ширину своих территориальных вод в пределах до 6 миль.[3]

Но и эти предложения не нашли поддержки, так как они не содержали достаточных гарантий для обеспечения экономических интересов прибрежных государств (рыболовство, эксплуатация естественных ресурсов моря).

---

1 Ibidem ,стр. 248.
2 Представитель США назвал предложение Великобритании "умелым ударом принятому законному порядку", см. там же, стр. 105.
3 Ibidem ,стр. 212, 244, 248.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

Тогда канадская, индийская и мексиканская делегации внесли совместное предложение. В нем указывалось:

Государство может устанавливать ширину своих территориальных вод в пределах до 6 миль; если государство объявило до 24 февраля 1958 г. об установлении ширины территориальных вод свыше 6 миль, то эта ширина остается в силе при условии, что она не превышает 12 миль.

Для государств ширина территориальных вод которых менее 12 миль, в предложении предоставили право установить рыболовную зону, прилежащую к его территориальным водам, простирующуюся до предела в 12 миль от исходной линии территориальных вод, в которой оно имеет такие же права в отношении рыболовства и эксплуатации живых ресурсов моря, как и в своих территориальных водах.[I]

Делегации Канады, Индии и Мексики полагали, что их предложение будет поддержано и государствами, имеющими 12-мильную ширину территориальных вод, в том числе Советским Союзом, так как в этом предложении признали 12-мильных территориальных вод тех государств эту ширину установленных до дня открытия Конференции по морскому праву - 24 февраля 1958 года.

Однако делегация Советского Союза, а также ряда стран Азии, Африки и Латинской Америки отказались поддержать это предложение, поскольку оно лишало права государств устанавливать ширину своих территориальных вод в пределах до 12 миль.

Ввиду того, что большинство делегаций отказалось признать новое предложение Индия и Мексика отказались от соавторства по этому предложению и вернулись к своему первоначальному предложению. Канада от своего имени внесла новое предложение, состоящее

I Ibidem, стр. 232.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

из двух пунктов, в первом из которых говорилось о праве государств устанавливать ширину территориальных вод в пределах до 6 миль, а во втором - о праве государств иметь 12-мильную рыболовную зону.[1]

Делегации США, Великобритании и Франции также не поддерживали Канадского предложения, так как они не хотели официально признать 12-мильной ширины территориальных вод существующей во многих государствах, а так же право прибрежных государств устанавливать 12-мильную рыболовную зону.

Желая занять руководящее положение на конференции в деле разрешения вопроса о ширине территориальных вод, делегация США выдвинула новое предложение по этому вопросу. Новое предложение США, в основном сходившееся с предложением Канады, дополнительно гарантировало в 12-мильной рыболовной зоне права иностранцев на рыболовство, приобретенное на основании международных соглашений или в силу 5-летней давности.[2]

Из этого видно, что новым предложением США старалась сохранить своим рыбопромышленным монополиям возможности для хищнического рыболовства в прибрежных морях других государств Америки, полученных на основании навязанных этим государством неравноправных договоров в явном противоречии с экономическими интересами других государств.

Делегация США при помощи нажима и дипломатических махинаций добилась, что делегации Югославии, Перу, Греции, Цейлона, Италии и Великобритании сняли свои предложения в пользу предложения США.

На голосовании в Первом комитете были поставлены: предложение Швеции, предложение Канады, предложение Индии и Мексики, пред-

1 Ibidem, стр.232
2 Ibidem, стр.253

TARTU ÜLIKOOL · UNIVERSITAS TARTUENSIS · 1632

ложение СССР, предложение Колумбии и предложение США. При голосовании в Первом комитете все предложения были отклонены, за исключением второй части канадского предложения, предусматривающей установления 12-мильной рыболовной зоны.

Предложение США было отклонено в Первом комитете несмотря на то, что делегация США использовала для этого, чтобы добиться принятия своего предложения хотя бы незначительным большинством, как открытый нажим на другие, зависимые от них государства, так и разные процедурные маневры.

Против предложения США выступила делегация СССР и других социалистических стран, а также ряда стран Азии, Африки и Латинской Америки обыкновенно голосующих вместе с делегацией США.

Такая же участь постигла все эти предложения на пленарном заседании конференции, где требовалось для принятия решения $^2/_3$ голосов и где поэтому было отклонена и вторая часть канадского предложения, принятая первым комитетом.

На пленарном заседании конференции, ввиду того, что делегация Индии отказалась от своего первоначального предложения, с новым предложением о признании права государств устанавливать ширину своих территориальных вод до 12 миль, выступило 8 государств (Бирма, ОАР, Колумбия, Индонезия, Мексика, Марокко, Саудовская Аравия и Венецуела),[1] но и это предложение было отклонено.[2]

Надо отметить, что делегация Индии, поддерживающая в Первом комитете Советского предложения, голосовала на пленарном заседании за предложение США.

За советское предложение голосовало в первом комитете 29 государств, а на пленарном заседании 21 государство, против как в

---

1 ibidem, vol. II, стр. 128.

2 За предложение голосовали 39, против 38 при 8 воздержавшихся.

комитете, так и в пленарном заседании 44 государства, воздержались в комитете 9, а на пленарном заседании 8 государств.

Из хода дискуссий и результатов голосования видно, что позиция сторонников 12-мильного лимита в некоторой степени улучшилась по сравнению с позицией сторонников 3-мильного лимита. 3-мильный лимит вовсе не был поставлен на голосование, 6-мильный лимит был поддержан 16 государствами, а за 12-мильный лимит голосовали многие государства.

Империалистические государства стремятся навязать другим государствам трехмильную ширину территориальных вод лишь для того, чтобы в результате расширения открытого моря получить больше возможностей для эксплуатации естественных ресурсов прибрежных морей других государств, а также для того, чтобы получить большую возможность крейсирования на морях, в агрессивных целях, как это показывает практика. Ясно, что уменьшение ширины территориальных вод подвергает угрозе безопасность и экономические интересы государств, являющихся в экономическом и политическом отношении более слабыми.

Практика показывает, что трехмильная ширина территориальных вод не была и не является общепризнанной нормой международного права. Уже в XVIII веке Скандинавские государства признали ширину в 4 мили, Испания же в 6 миль; они придерживаются этой ширины до настоящего времени. Из этого следует, что до тех пор пока не заключен соответствующий многосторонний международный договор, государство имеет право свободно устанавливать ширину своих территориальных вод в согласии с историческими традициями и потребностями защиты безопасности и экономических интересов.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

Такую практику государств подтверждает и заявление делегации Мексики на Межамериканской специализированной конференции в марте 1956 г., в котором сказано: "Каждое государство имеет право определить протяженность своих территориальных вод в разумных пределах, принимая во внимание как факторы географического, геологического, биологического, экономического и социального порядка, так и интересы его безопасности и нужды обороны".[1]

Ведя итоги работы Женевской конференции 1958 г. по морскому праву глава делегации США, Дин, совершенно необоснованно обвиняет советскую делегацию в провале достижения соглашения в вопросе о ширине территориальных вод.[2] Работа конференции именно показала, что делегации великих империалистических держав, во главе с делегацией США, не признавая уже десятилетиями выработанную практику многих государств устанавливать ширину территориальных вод до 12 миль, не позволяли достижения соглашения в этом жизненно-важном вопросе. Как мы выше уже видели, советская делегация сделала все зависящее от нее для достижения соглашения в этом вопросе.

Дин в своей статье совершенно откровенно говорит об агрессивных намерениях империалистических держав в связи с попытками навязать другим государствам неприемлемую для них 3-мильную ширину территориальных вод. Он утверждает, что интересы т.н. "свободного мира", (под которым он думает конечно империалистические державы),

---

1 В.Г. С п и р и н, Проблема территориальных вод в практике Латино-Американских стран, "Советское государство и право", 1956, № 7, стр.121.

2 Arthur H.Dean, The Geneva conference on the Law of the Sea: What was accomlished, 'AJIL', vol.52,october 1958,Nr.4,cmp.608, 609.

требуют уменьшения ширины территориальных вод.[I] С расширением, например, ширины территориальных вод в Средиземном море отмечает Дин, американские военные корабли не могли бы войти в Эгейское море и оперировать в этом море.[2] Из этого видно, что именно в интересах агрессивной политики, империалистические великие державы не признали права прибрежных государств устанавливать ширину территориальных вод до I2 миль.

Дин в своей статье старается объяснить, почему многие государства Африки И Латинской Америки, которые раньше на международных конференциях голосовали вместе с делегацией США, не поддерживали предложения США о ширине территориальных вод. Он совершенно неправильно объясняет такое поведение этих государств узкими, второстепенными экономическими проблемами.[3]

Действительной причиной такого поведения этих государств является то, что в результате мощного народно-освободительного движения эти народы хотят навсегда освободиться от убыточного для них вмешательства США в свои внутренние и внешние дела и стать действительно независимыми государствами.

27 апреля I958 г. на Женевской конференции по морскому праву была принята резолюция, в которой участники конференции обратились с просьбой к Генеральной Ассамблеи ООН обсудить на своей XIII сессии вопрос о возможности созыва новой конференции по морскому праву для рассмотрения вопросов, оставшихся нерешенными на конференции в I958 году.

I Ibidem, стр. 611

2 Ibidem, стр. 612.

3 Ibidem, стр. 628; См. также Philip C. J e s s u p, The Geneva conference on the Law of the Sea: a study in international Law, ibidem, стр. 731.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

Генеральная Ассамблея ООН приняла 10 декабря того же года резолюцию 1307(XII), предусматривающую созыв новой международной дипломатической конференции для рассмотрения вопросов о ширине территориальных вод и рыболовных зон.

Вторая конференция по морскому праву состоялась в Женеве от 17 марта по 26 апреля 1960 г. В конференции участвовало 88 государств, в том числе Ватикан и государства-карлики - Монако и Сан-Марино. Свои наблюдатели на конференцию послали разные специализированные учреждения ООН[1] и межправительственные организации.[2] Однако, значение конференции в большой мере уменьшил тот факт, что великая морская держава Китайская Народная Республика - не имела возможности участвовать в ней. Принятая под прямым давлением делегации США резолюция Генеральной Ассамблеи 1307(XII) приглашала участвовать в конференции только государства члены ООН или ее специализированные учреждения.

Пользуясь тем обстоятельством, что в результате реакционной политики империалистических великих держав, а в особенности США, КНР не получила еще возможности занять свое законное место в ООН и ее органах, большинство состоящее из зависимых от США капиталистических государств, отклонило предложение делегации Советского Союза признать на конференции представителем Китая представителя КНР.

---

1 Наблюдатели на конференцию были посланы следующими специализированными учреждениями ООН: Продовольственной и сельско-хозяйственной организацией; Международной организацией гражданской авиации; Международной организацией труда; Межправительственной консультативной организацией по мореходству; Международным Союзом электросвязи; Всемирной организацией здравоохранения и Всемирной метеорологической организацией.

2 Наблюдатели на конференцию были посланы 8 межправительственными организациями, в том числе: Лигой Арабских стран; Международным агенством по атомной энергии; Международным Институтом для унификации частного права, и др.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

Советское предложение было отклонено именно на том основании, будто КНР не является членом ООН.[1] Такое решение совершенно незаконное, ибо империалистические великие державы вами до сих пор препятствовали занятию КНР своего законного места в ООН и держат там чанкайшиста, не имеющего никакого права говорить от имени китайского народа.

Председатель Советской делегации Г.И.Тункин обратил внимание на дискриминационный характер резолюции Генеральной Ассамблеи ООН 1307(XIII)[2], не дающей возможности участвовать в конференции многим странам народной демократии, которые в результате реакционной политики империалистических держав до сих пор еще не приняты в члены ООН и ее специализированных учреждений. Не имели возможности участвовать в конференции: ГДР, МНР, КНДР и ДРВ.

Между тем, в конференции принимали участие представители марионеточных режимов Южной Кореи и Южного Вьетнама, которые империалистическими державами протащены в разные специализированные учреждения ООН.

В повестке дня конференции стояли вопросы, справедливое разрешение которых несомненно содействовало бы развитию добрососедских отношений между государствами и "ослаблению международной напряженности и поддержанию международного порядка и мира", как указывалось в резолюции Генеральной Ассамблеи ООН 1307(XIII).

Ясно, что при таких условиях, когда государства не сумеют договариваться в международном регулировании вопроса о ширине территориальных вод, затруднено и применение в практике конвенции 1958 г. о режиме территориальных вод и прилежащих зон.

---

1 См. Report of the Credentials Committee, Doc.A/conf.19/L.7, p.2.

2 Doc.A/Conf.19/SR. I, p.4.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

На Женевской конференции 1960 г. представитель Саудовской Аравии даже заявил - что без регулирования вопроса о ширине территориальных вод соответствующая конвенция 1958 г. останется "мертвой буквой".[1]

Но вместе с тем было уже заранее ясно, что такой короткий период после конференции 1958 г., на которой обнаружились большие разногласия в практике государств по вопросу о ширине территориальных вод, недостаточен для того, чтобы устранить эти разногласия и прийти к согласованному решению этого важного вопроса. Было ясно, что нет реальных возможностей для выработки на второй Женевской конференции конвенции о ширине территориальных вод, отвечающих надобностям добрососедского сотрудничества между государствами. Скорее можно было бы думать, что империалистическим великим державам удастся принять на конференции механическим большинством голосов участвующих в военных блоках капиталистических государств решение, содействующее проведению в жизнь их реакционной политики.

Такой метод разрешения важных вопросов, стоящих в повестке дня конференции, являлся бы своеобразным диктатом империалистических великих держав по отношению к другим государствам и не отвечал бы надобностям разрядки международной напряженности и укрепления мира.

Но именно на такое неправильное решение этих вопросов пошли империалистические великие державы во главе с США, в прямом противоречии с соответствующей резолюцией Генеральной Ассамблеи ООН.

I. Doc.A/Conf.19/C.1/SR.1, p.3; См.также выступления представителя Эфиопии, Doc.A/Conf.19/C.1/SR.18,p.4.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

Госдепартамент США выделил даже два специалиста, объехавшие значительную часть стран Азии, Африки и Латинской Америки для того, чтобы заранее принудить эти государства голосовать на конференции за американское предложение.

Были даже отпущены кабальные займы разным капиталистическим странам, именно для того, чтобы подкупить делегации этих стран и принудить их поддерживать на Женевской конференции предложения США.

Правительственные круги США, однако забыли тот факт, что такими методами они не могут добиться успешного разрешения вопроса о ширине территориальных вод. Государства, дорожащие своей независимостью и интересами экономического развития, не допустят навязывания им механическим большинством голосов ширины территориальных вод, не отвечающей их жизненным надобностям.

В результате расширения лагеря социализма и демократии прошли те времена, когда США, при поддержке зависимых от них капиталистических стран, могли принудить международным конференциям и организациям механическим большинством голосов решения, требуемые для проведения в жизнь их агрессивной политики.

Несмотря на давление, оказанное США, многие государства уже до открытия конференции заявили, что они на Женевской конференции будут настаивать на принятии решений, отвечающих их экономическим интересам и интересам обеспечения безопасности.

Так, в специальной резолюции Лиги Арабских стран указывалось, что члены Лиги будут поддерживать на конференции 12-и мильную ширину территориальных вод.[I]

I См. "Известия" от 2 февраля 1960 г.

Советский Союз и на этой конференции поставил своей задачей достижение общими силами участников конференции разрешения стоящей в повестке дня сложных вопросов на взаимно выгодных началах в духе добрососедского сотрудничества между государствами.

Советский Союз внес на обсуждение конференции новое предложение о ширине территориальных вод и рыболовных зон.[I] В новом советском предложении, с целью достичь его одобрения другими участниками конференции, были учтены рассудительные замечания, сделанные другими делегациями уже на Женевской конференции 1958 года.

В новом советском предложении указывается, что каждое государство имеет право устанавливать ширину своих территориальных вод до 12-и миль.

Если ширина территориальных вод меньше 12-и миль, то государство имеет право устанавливать особую рыболовную зону, прилегающую к его территориальным водам, при условии, что общая ширина территориальных вод и рыболовной зоны не может превышать 12-и морских миль.

В советском предложении при этом указывается, что в рыболовной зоне государство имеет в отношении рыболовства и эксплуатации живых ресурсов моря те же права, как и в его территориальных водах.

Советское предложение исходило из того факта, что большинство государств в современных условиях признают шириной территориальных вод 12 миль или даже большее расстояние. Тот факт, что после второй мировой войны 14 государств установили шириной своих территориальных вод 12 миль, показывает большую популярность

I Doc.A/Conf.19/C.1/L.1.

этой ширины, а также то, что эта ширина лучше всего отвечает надобностям защиты жизненных интересов государств. Советское предложение было и в полном согласии с решением Комиссии Международного права, которая, после длительного обсуждения этого вопроса, нашла, что международное право допускает расширение территориальных вод до 12-и миль.

Советское предложение предоставило прибрежным государствам право установить в зависимости от исторической практики, географических особенностей берега и прибрежных морей, географического расположения государства, запасов живых ресурсов прибрежных морей, такую ширину территориальных вод, которая наилучшим образом отвечает их надобностям.

Возможность устанавливать специальную рыболовную зону для тех государств, ширина территориальных вод которых меньше 12-и миль, создает условия, при которых государства имеют полную возможность защищать запасы живых ресурсов своих прибрежных морей и резервировать эксплуатацию этих ресурсов только для своих граждан, если это требуется экономическими условиями.

Новое советское предложение было оценено многими делегациями стран Азии, Африки и Латинской Америкой как достойная благодарности инициатива, дающая реальную возможность разрешить вопрос о ширине территориальных вод в интересах всех прибрежных государств. В этом смысле советское предложение отвечало полностью и резолюции Генеральной Ассамблеи ООН 1307(XIII), именно требующей разрешения этого вопроса в интересах обеспечения международного мира.

Советское предложение было поддержано делегациями стран на-

родной демократии[1], а также многими делегациями стран Азии, Африки и Латинской Америки.

Так, например, представитель Индонезии указал на то, что при установлении ширины территориальных вод должны быть учтены географические, экономические и политические соображения, которые каждое государство само знает лучше всего. Предложения, старающие установить единую ширину территориальных вод для всех государств, не учитывают реального положения и поэтому не приемлемые. По мнению делегации Индонезии предложение, предоставляющее прибрежным государствам право установить ширину своих территориальных вод до 12-и миль, позволяет учитывать реальное положение государства и является наиболее приемлемым решением.[2]

Представитель Эфиопии заявил, что советское предложение отвечает практики государств и находится в полном согласии с принципами международного права.[3]

Представитель Уругвая в своем выступлении пришел к выводу, что каждое государство является само судьей своих нужд в отношении ширины территориальных вод в пределах 12-и миль.[4]

Представитель Эквадора и на этой конференции утверждал,

---

1 См. заявление делегации Болгарии, Doc.A/Conf.19/C.1/SR.4, p.12,13; Польши, Doc.A/Conf.19/C.1/SR.8.p,6; Албании, Doc.A/Conf. 19/C.1/SR.16,p.6; Чехословакии, Doc.A/Conf.19/C.1/SR.7,p.14.

2 Doc.A/Conf.19/C.1/SR.14, p.4,5.

3 Doc.A/Conf.19/C.1/SR.18, p.4,5.

4 Doc.A/Conf.19/C.1/SR.13,p.6; См. также заявления делегации Панамы, Doc.A/Conf.19/C.1/SR.4,p.8,9; Венецуэлы, Колумбия, Бирма, Doc.A/Conf.19/C.1/SR.6,p.4,5,12,16; Бразилии, Doc.A/Conf. 19/C.1/SR.8,p.3; Ирака, Doc.A/Conf.19/C.1/SR. 10, p. 11; Гватемалы, Doc.A/Conf.19/C.1/SR.11,p.3; Судана и Туниса, Doc.A Conf.19/C.1/SR.19.p.2,5.

TARTU ÜLIKOOL · UNIVERSITAS TARTUENSIS · 1632

что каждое государство имеет право устанавливать ширину своих территориальных вод в "разумных пределах", учитывая географические, геологические особенности государства, запросы населения и надобности безопасности и обороны.[I]

На конференции были выдвинуты новые предложения, весьма сходные с советским предложением.

По предложению Мексики каждое государство имеет также право установить ширину своих территориальных вод до I2-и миль, начиная с исходной линии, указанной в ст. 3 и 4 Женевской конвенции о территориальных водах и прилежащих зонах I958 г.[2]

Если же ширина территориальных вод меньше I2-и миль, государство имеет право установить вдоль внешних границ территориальных вод особую рыболовную зону, в которой государства имеют те же права в отношении рыболовства и эксплуатации живых ресурсов моря, как в территориальных водах.

В этом отношении предложение Мексики полностью совпадает с предложением Советского Союза. Но в предложении Мексики предусмотрена особая ширина рыболовной зоны, изменяющаяся в определенном соотношении с шириной территориальных вод, а именно: если ширина территориальных вод достигает 3-6 миль, шириной рыболовной зоны является I8 миль; при ширине территориальных вод от 7 до 9 миль, ширина рыболовной зоны - I5 миль; при ширине территориальных вод от I0 до II миль, ширина рыболовной зоны - I2 миль. По указанному предложению государства принимают на себя обязательство не изменить ширины своих территориальных вод в течение 5 лет со дня вступления в силу соответствующей конвенции.

I Doc.A/Conf.I9/C.1/SR.I8, p.6.

2 Doc.A/Conf.I9/C.1/L.2.

TARTU ÜLIKOOL · UNIVERSITAS TARTUENSIS · 1632

На основе предложения Мексики государства обязаны издать специальные законы, воспрещающие своим гражданам незаконный лов рыбы в территориальных водах и рыболовных зонах других государств.

В комментариях к предложению указывается, что делегация Мексики признает ширину территориальных вод в I2 миль на том основании, что эта ширина принята в практике большинства прибрежных государств и отвечает законным требованиям и нуждам государств без нарушения принципа свободы морской и воздушной навигации.[I]

Но ввиду того, что в предложении Мексики предусматривалось создание слишком широких рыболовных зон, не признанных в практике, оно не получило поддержку других государств и было снято.

Проект делегации I6-и Азиатских и Африканских государств[2] также признал право прибрежных государств устанавливать ширину своих территориальных вод до I2-и миль. В том случае, если ширина территориальных вод меньше I2-и миль, и проект I6-и стран предусматривал, что государства имеют право установить рыболовную зону шириной в I2 миль, считая от исходной линии территориальных вод.

По проекту I6-и стран государство, ширина территориальных вод и рыболовной зоны которого ниже I2 миль, имеет право в отношении государств, установивших иную ширину территориальных вод и рыболовной зоны, осуществлять суверенитет и исключительные права рыболовства за пределами своих территориальных вод и рыболовной зоны в таких же границах, какие установлены соответствующими

I Там же, стр. 3.

2 Проект был представлен делегациями следующих государств: Иран, Ирак, Индонезия, Филиппины, Саудовская Аравия, Иордания, Ливан, ОАР, Ливия, Тунис, Марокко, Гана, Гинея, Судан, Эфиопия и Йемен; См. Doc.A/Conf.I9/C.1/L.6.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

государствами для своих территориальных вод и рыболовной зоны.

Последнее положение проекта I6-и стран позволяло и тем государствам, которые на основе исторической практики не хотят расширить своих территориальных вод за нынешние пределы, поддержали этот проект.

В то же время ясно, что практическое применение этого положения весьма трудно, так как границы территориальных вод и рыболовной зоны тех государств, у которых они уже I2 миль, в отношении других государств все время меняются, что, конечно, может вызывать разные международные конфликты.

Через некоторое время проект I6-и стран при поддержке еще двух государств, а именно Мексики и Венесуэлы, был представлен в новой редакции. Проект I8-и стран был дополнен новым положением, заимствованным из бывшего предложения Мексики в котором указывалось, что каждое государство должно издать специальные законы или правила, нужные для прекращения незаконного рыболовства их граждан в территориальных водах или рыболовных зонах других государств. В остальных частях в проекте I6-и стран были сделаны главным образом редакционные изменения.

И на этот раз предложения, предусматривающие установление ширины территориальных вод до I2-и миль, вызвали резкую критику представителей империалистических великих держав, а также отдельных зависимых от них капиталистических стран.

Они под разными предлогами старались и в этот раз показать, что государства не имеют права расширить своих территориальных вод до I2-и миль.

Самым веским аргументом у них против этой ширины было утверждение, будто бы расширение территориальных вод до I2и миль проти-

воречит принципу свободы морей.

Так, по мнению представителя Японии всякое расширение территориальных вод является нарушением принципа свободы морей.[I] По мнению представителя марионеточного режима южного Вьетнама расширение территориальных вод являлось бы незаконным включением общего достояния открытого моря в национальные ресурсы отдельных прибрежных государств.[2]

Такие утверждения не соответствуют принципам современного международного права. Современное международное право признает именно право прибрежных государств включить в состав национальных ресурсов достояния открытого моря, если этого требуют экономические интересы прибрежного государства, как это прямо явствует из практики создания после второй мировой войны внутригосударственным законодательством многих государств континентального шельфа, - практики, получившей международную санкцию на первой Женевской конференции 1958 г. принятием специальной конвенции о континентальном шельфе.

Это явствует и из определения открытого моря, приведенного в соответствующей Женевской конвенции 1958 г., где сказано, что под термином "открытое море" понимаются все части моря, не включенные" в состав территориальных или внутренних вод какого либо государства.[3]

Современная практика государств также признает право прибрежных государств на расширение своих территориальных вод, если этого требуют экономические интересы прибрежного государства.

I Doc.A/Conf.I9/C.1/SR.9,p.6.

2 Doc.A/Conf.I9/C.1/SR.3,p.3.

3 См.ст.I конвенции об открытом море

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

О существовании такой практики свидетельствуют утверждения, сделанные на конференции многими делегациями. Представитель Польши, например утверждал, что на основании нормы обычного права "государство имеет право установить свободно ширину территориальных вод до I2-и миль".[I]

Представитель Туниса нашел, что каждая страна была и остается свободной в установлении границ территориальных вод в свете географических, экономических и других обстоятельств.[2]

Председатель делегации США Дин сам утверждал 20 января I960 г. в Комитете Внешних Сношений Сената, что если на второй морской конференции не удается договориться в вопросе о ширине территориальных вод, практика государств в будущем будет двигаться в направлении установления I2-и мильной ширины территориальных вод. В этом заявлении глава делегации США сам признает право государств установить ширину территориальных вод до I2-и миль.

Представители капиталистических государств, утверждающие, что государства не имеют права установить ширину своих территориальных вод до I2-и миль, как правило неправильно истолковали предложение Советского Союза. Советское предложение не требовало от всех государств непременно расширения ширины своих территориальных вод до I2-и миль. Оно старается только фиксировать в международном договоре существующее в практике государств положение в вопросе о ширине территориальных вод, именно то, что у огромного большинства государств территориальные воды равняются

I Doc.A/Conf.I9/C.1/SR.8,p.6.

2 Doc.A/Conf.I9/C.1/SR.I9,p.2.

TARTU ÜLIKOOL · UNIVERSITAS TARTUENSIS · 1632

от 3 до I2 миль.[I]

Противники I2-и мильной ширины утверждали, что с расширением территориальных вод, большие части открытого моря попадут в состав территорий прибрежных государств, что составило бы большие затруднения для мореплавания и воздушной навигации.[2]

По мнению представителя США с расширением территориальных вод до I2-и миль, возникают серьезные затруднения для навигации, так как суда не могут стать на якорь вне пределов территориальных вод. Установленные на берегу разные навигационные знаки по его мнению с расстояния I2-и миль больше не видны судам. Большинство маяков не в состоянии осветить до этого предела.[3]

По заявлению представителя США расширение территориальных вод связано с большими расходами для прибрежных государств, так как будто бы требуется оборудование новой навигационной системы и новые маяки, видимые на расстоянии I2-и миль.[4]

По мнению представителя Великобритании с расширением территориальных вод повышаются и расходы судовладельцев, так как судам, плавающим вне пределов территориальных вод, путь удлиняется.[5]

В таких условиях по его мнению новым государствам очень трудно создать свой национальный флот, а трудная жизнь моряков становится еще труднее.[6]

I См. заявление председателя советской делегации Г.И.Тункина, Doc.A/Conf.I9/C.1/SR.27,p.8.

2 См. заявление представителя Великобритании и Израиля, Doc.A/Conf.I9/C.1/SR.6,p.6,7; Doc.A/Conf.I9/C.1/SR.I6,p.2,3.

3 Doc.A/Conf.I9/SR.4,p.5.

4 ibidem

5 Doc.A/Conf.I9/SR.6,p.7.

6 ibidem

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

Такие возражения против I2 мильной ширины не отвечают действительности. Как мы выше уже видели, с признанием мирного прохода торговых судов через территориальные воды, нет надобности изменить судовых путей при увеличении ширины территориальных вод, так как и иностранные суда могут проходить территориальные воды на прежних судовых путях. Из этого видно, что расширение территориальных вод не принесет новых расходов для судовладельцев. Также нет надобности стать на якорь вне пределов территориальных вод, так как международное право признает право иностранных судов искать убежище в заливах и портах во время плохой погоды и в случае аварии.

Известно, что ряд буржуазных государств также признает право прохода иностранным военным кораблям через территориальные воды. В других государствах такое право предоставляется иностранным военным кораблям на основе соответствующего заявления или извещения.

Современные навигационные приборы позволяют судам найти правильный путь, не видя берега. Кроме того известно, что и в настоящем положении судно очень часто плавают в условиях ограниченной видимости (ночь, туман) и могут найти путь, не видя берега.

При расширении территориальных вод от государства не требуется и оборудование новых маяков, как неправильно утверждал представитель США. Конвенция о территориальных водах и прилежащих зонах возлагает на прибрежные государства обязанность только "известить об опасностях навигации, ему известных в его территориальных водах."I

I См.ст. I5, п.2 конвенции; См.также заявление главы делегации Украинской ССР тов. В.М.Корецкого, Doc.A/Conf.I9/C.1/SR.20, p.4,5.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

Представитель Уругвая указывал на несостоятельность утверждения председателя делегации США о техническом оснащении маяков, показал, что при расширении территориальных вод, нет никакой надобности построить новые маяки, так как в современных условиях например, в южной Америке 288 маяков способные осветить до I3,2 миль.[I]

Отдельные делегации утверждали, что интересы обеспечения безопасности прибрежного государства не требуют расширения территориальных вод. По их мнению в условиях атомной войны и I2 мильные зоны территориальных вод не в состоянии обеспечить безопасность прибрежного государства. Представитель Канады старался также показать, что именно узкие территориальные воды наилучшим образом обеспечивают безопасность прибрежного государства.[2]

По утверждению представителя Цейлона расширение территориальных вод даже опасно для государств, так как вызывает конфликты с другими государствами именно на том основании, что прибрежное государство не в силах защитить своих прав в широких территориальных водах.[3]

Ясно, что расширение территориальных вод до I2-и миль не защитит государство от атомного удара. Но делегации,указывающие на это, забыли тот факт, что конвенция предусмотрена именно для регулирования мирных, дружественных отношений между государствами, а не в случае агрессивных войн,запрещенных современным международным правом. И в случаях, когда империалистические великие

I Doc.A/Conf.I9/SR,I3,p.7.

2 Doc.A/Conf.I9/C.1/SR.24,p.I0.

3 Doc.A/Conf.I9/C.1/SR.I5,p.8; См.также заявление представителя Ново Зеландии, там же, стр. 3,4.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

державы осмеливаются совершить тяжкие преступления против мира и человечности и начинают атомную войну, надо иметь в виду, что атомные оружия имеют только отдельные государства.[I] На XУ сессии Генеральной Ассамблеи была принята резолюция, выражающая пожелание, чтобы государства, имеющие атомное оружие не дали бы их государствам, еще не имеющим такого оружия.[2]

В мирных условиях I2-мильные территориальные воды создают более благоприятные условия для защиты морских границ от актов диверсии и засылки в страну шпионов и других враждебных элементов. Представитель Ганы показал, что вновь возникающие государства чувствуют себя более безопасными при наличии широких территориальных вод.[3]

Глава советской делегации Г.И.Туннин показал, что I2-мильные территориальные воды отвечают требованиям обеспечения безопасности и в том смысле, что они не позволяют оказать давление на малые государства со стороны великих империалистических держав при помощи военных кораблей, крейсирующих вблизи берегов других государств, как мы встречаем это очень часто в практике последних лет.

Представители отдельных стран утверждали еще, что положение конвенции на основе которой каждое государство имеет право свободно установить ширину своих территориальных вод до I2-и миль, вызвало бы хаос, подвергающий опасности свободу мореплавания.[5]

I См.заявление главы советской делегации Г.И.Туннина, Doc.A/Conf.I9/C.1/SR.p.7.

2 "Правде" от 2I декабря I960 г.

3 Doc.A/Conf.I9/C.1/SR.25,p.8.

4 Doc.A/Conf.I9/C.1/SR.27,p.7.

5 Doc.A/Conf.I9/C.1/SR.27,p.

TARTU ÜLIKOOL UNIVERSITAS TARTUENSIS 1632

Представители этих государств видимо не знают современного положения. Правильнее назвать хаосом современное положение, в котором установленные ширины территориальных вод вообще не регулируется международными конвенциями, чем положение, при котором на основе международного договора государства устанавливают ширину своих территориальных вод в известных установленных в конвенции границах.I

Представитель империалистических великих держав, возражая против I2-и мильной ширины территориальных вод, не учитывал и тот факт, что они на Женевской конференции I958 г. все-таки косвенно признали эту ширину. Это явствует из конвенции о территориальных водах и прилежащих зонах, считающей внутренними водами заливы шириной в 24 мили, т.е. два раза по I2 миль.

Империалистические великие державы не признавая на конференции прав прибрежных государств устанавливать ширины своих территориальных вод до I2-и миль, сами уже не решились представить предложение, предусматривающее установление ширины территориальных вод в 3 мили, зная заранее, что эта отжившая ширина не получит на конференции сколько нибудь значительной поддержки.

Соединенные Штаты Америки, давая как будто бы тон другим империалистическим державам, и на этот раз представили предложение, предусматривающее установление 6-мильной ширины территориальных вод. Кроме того, в предложении США было предусмотрено, что государства имеют еще за пределами территориальных вод особую рыболовную зону в шесть миль.

I См.заявление представителя Гвинеи, Doc.A/Conf.I9/C.1/SR.I8,p.3.

Но в полном противоречии с правами, предоставленными советским предложением в рыболовных зонах прибрежным государствам, в предложении США эти права были в значительной мере условными. В предложении США предусматривалось, что государства, рыболовные суда которых занимались рыболовством в рыболовных зонах других государств в течение пяти лет до I-го января I958 г., имеют право продолжать лов при том условии, что годичный улов рыбы не должен превышать годичный улов в указанный пятилетний период.[I] Предложение США означало, что империалистические державы получили бы законное право продолжать эксплуатацию рыбных запасов в рыболовных зонах всех государств, ширина территориальных вод которых меньше I2-и миль, а также в территориальных водах вновь образованных Африканских государств - бывших колоний империалистических великих держав. Это положение предложения США представляло бы из себя серьезную опасность экономическим интересам экономически более слабым странам, так как это могло бы привести к полному истощению рыбных запасов прибрежных морей этих государств и было бы также серьезным препятствием для экономического развития новых Африканских государств.

Исходя из того, что фактически на основании предложения США рыболовных зон у большинства капиталистических стран не остается, глава советской делегации Г.И.Тункин метко назвал его предложением "шесть плюс шесть минус шесть" миль.[2]

Хотя в предложении США указывалось, что улов рыбы в рыболовных зонах других государств не может превышать годичного улова в указанные пять лет, многие представители государств показали, что

I Doc.A/Conf.I9/C.1/L.3.

2 Doc.A/Conf.I9/C.1/SR.27,p.7.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

нет статистических данных, показывающих сколько именно было выловлено рыбы иностранными рыболовными судами в прибрежных водах других государств.[1]

Таким образом и это положение предложения США позволяло бы безограниченно увеличивать рыболовным судам империалистических великих держав улов рыбы в рыболовных зонах других государств и привести рыбные запасы этих вод до полного истощения.

Серьезным недостатком предложения США был еще короткость периода, дающего исторические права на рыболовство. Ясно, что пятилетний период слишком короток для того, чтобы на основании его можно было бы говорить об исторических правах на эксплуатацию рыбных запасов в рыболовных зонах иностранных государств.

Сперва и делегация Канады не признавала в предусмотренных в предложении США исторических прав, и внесла на обсуждение конференции свое собственное предложение. В предложении Канады указывалось, что государства имеют право установить ширину своих территориальных вод в шесть миль, а ширину рыболовных зон до 12-и миль. Под влиянием предложений СССР и в предложении Канады указывалось, что в рыболовных зонах государства имеют в отношении рыболовства и эксплуатации живых ресурсов моря те же права, как и в территориальных водах.[2]

Но в дальнейшей работе конференции делегация Канады, видимо, под влиянием делегации США, отказалась от своей прежней позиции и вместе с делегацией США внесла общее предложение. В общем предложение делегации США и Канады было взято за основу предложения Ка-

---

1 См. заявление представителя Бразилии и Исландии, Doc.A/Conf.19/C.1/SR.8.p.4 и SR.11,p.6.

2 Doc.A/Conf.19/C.1/L.4.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

нады, которое было дополнено положением, по которому рыболовные суда, занимающиеся рыболовством в установленной шестимильной рыболовной зоне в течение пяти лет до I января 1958 г., могут продолжать рыболовство в этой зоне в течение IO лет, считая с 3I октября I960 года.

Единое предложение Канады и США в отношении регулирования рыболовства имело в основном те же самые недостатки, как вышеуказанное предложение США.

Для того чтобы в известной мере устранить недостаток этого предложения, который заключался в слишком коротком периоде, дающему исторические права для рыболовства, делегация Аргентины внесло поправку, заменяющую предусмотренный в предложении пятилетний срок тридцатилетним периодом.[I]

Поправка Гватемалы дополнила предложение Канады и США указанием, что исторические права возникают только в том случае, если иностранные рыболовные суда занимались рыболовством в иностранных водах "в законном порядке без препятствия прибрежного государства".

В поправке Филиппин ко всем предложениям указывалось что положения предложений не касаются исторических заливов.[2]

В связи с регулированием рыболовства в прибрежных водах Исландия, Куба и Перу представили на обсуждение на конференции по содержанию почти идентичные проекты резолюции, в которых признавали особые права прибрежных государств на урегулирование общего улова известных пород рыбы в зонах, прилегающих к рыболовным зо -

I Doc.A/Conf.I9/C.1/L.11.
2 Doc.A/Conf.I9/C.1/L.5.

нал, в том случае, если рыбные продукты составляют основное питание населения и если экономика государства главным образом зависят от рыболовства и рыбной промышленности.

Представители империалистических держав и зависимых от них стран, стараясь навязать другим государствам 6-мильную ширину территориальных вод, явно не отвечающую их жизненным надобностям, главным образом исходили из давно уже опровергнутого утверждения, будто бы 3-мильная ширина территориальных вод является общепризнанной нормой международного права, и будто бы расширить территориальные воды за эти пределы можно только на основе международного договора.

Такими утверждениями они старались ввести в заблуждение делегации других стран и как бы придать больше значения предложению США и Канады.

Так представитель Японии утверждал, что и в современных условиях 3-мильная ширина является "признанной нормой международного права".[2] Представитель Португалии назвал 3-мильную ширину существующей нормой международного права.[3]

По мнению представителя США 3-мильная ширина отвечает "интересам всех национальностей, больших и малых".[4]

По мнению представителя Италии государство не обязано признать прав прибрежных государств в их территориальных водах за пределами 3 миль и могут в этих водах совершать те же самые акты, которые они вправе совершать не открытом море.[5]

---

1 Doc.A/Conf.19/C.1/L.5,7,9.
2 Doc.Conf.19/C.1/SR.9.p.6.
3 ibidem,p.2.
4 Doc.A/Conf.19/C.1/SR.4,p.4.
5 Doc.A/Conf.19/C.1/SR.7,p.8.

Представитель Бельгии истолковав неправильно решение Международного суда от I8 декабря I95I г., пришел также к выводу, что государства не имеют права установить ширину своих территориальных вод.[I]

Такие, давно уже опровергнутые утверждения были использованы именно для того, чтобы показать, как будто бы империалистические державы выражая готовность установить шириной территориальных вод 6 миль делают большое и ценное отступление от своей прежней практики и вправе надеяться на такое же отступление со стороны государств, признающих I2-мильную ширину территориальных вод.[2]

Фактически империалистические державы не сделали никакого отступления. Установление 6-мильной ширины территориальных вод приводило бы к значительному увеличению морской территории этих государств, но при этом, признание такой же ширины государствами, имеющими I2-мильную ширину территориальных вод, означало бы значительного сокращения их морской территории так как большие части моря, находящиеся раньше под суверенитетом этих государств становятся открытым морем.

Представители империалистических держав, рекламируя на конференции 6-мильную ширину как наилучшую, при этом скрыли тот факт, что государства, имеющие эту ширину, именно своей практикой показывают недостаточность этой ширины для обеспечения жизненных надобностей государств. Например, Италия, имеющая 6-мильную ширину территориальных вод, имеет еще специальную зону безопасности шириной в I0 морских миль и таможенную зону шириной в I2 миль.

Весьма непонятно поведение тех государств, которые, призна-

I Doc.A/Conf.I9/C.1/SR.I8,p.2.

2 См.например заявление делегации Италии, Doc.A/Conf.I9/C.1 SR.7,p.9.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

вая разные специальные зоны шириной в I2 миль, отказываются признать эту же ширину для территориальных вод. В конвенции о территориальных водах и прилежащих зонах I958 г. признавалось право государств создать специальные зоны для того, чтобы предотвратить нарушения их таможенных, фискальных, иммиграционных и санитарных правил. Государства, поддерживавшие на Женевской конференции I960 г. предложение США и Канады, выразили свою готовность признать еще право государств на создание специальных рыболовных зон.

Если сравнить все эти права, принадлежащие прибрежным государствам в специальных зонах, то увидим, что разница между правами в территориальных водах и в разных специальных зонах очень даже незначительная. Главным образом системой специальных зон государству не предоставляется право принять особые меры для защиты общей безопасности за пределами его территориальных вод.

Но такое право государств признается в практике и в современных условиях и уже I4 государств имеют специальные зоны безопасности за пределами их территориальных вод.[I] Практика государств признает и право государств устанавливать ширину своих территориальных вод, исходя из надобности обеспечения безопасности. Свойства территориальных вод как "крепостного вала" уже давно известны и именно из него исходило известное правило "пушечного выстрела".

Из этого видно, что от системы разных специальных зон до регулирования всех этих вопросов в рамках единого режима территориальных вод, только один шаг. Но сделать этот нужный шаг им-

---

I United Nations. Laws and Regulations on the Regime of the High seas, vol. I, p. 7I a.f.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

империалистические державы отказались.

Уже до голосования советская делегация заявила, что она возьмет обратно специальное советское предложение и поддерживает предложения I8-и стран.

Решение советской делегации было еще одним ярким примером стараний Советского Союза найти общими силами возможность для решения стоящих в повестке дня вопроса в интересах всех государств.

Но предложение I8-и государств было отклонено голосами империалистических держав и зависимых от них государств,[I] против него голосовали 39 государств при I3 воздержавшихся. За него поданные 36 голосов показывает сравнительно с первой конференцией значительное увеличение числа государств, поддерживающих I2-мильную ширину территориальных вод.

Под прямым, неприкрытым давлением делегации США в подкомитете было принято предложение США и Канады, получившее 43 голоса, против него голосовали 33 государства при I2 воздержавшихся. Представленные к этому предложению поправки Аргентины и Гватемалы были отклонены.

Подкомитет принял еще предложение Исландии, представляющее особое право на регулирование рыболовства в частях моря, прилегающих к рыболовным зонам, и государствам, жители которых главным образом зависят от прибрежного рыболовства.

Но на пленарном заседании конференции, где для принятия решений требовалось большинство $^{2}/_{3}$ голосов и это предложение было отклонено.

Предложение США и Канады было представлено на обсуждение

I Doc.A/Conf.I9/L.4,p.6.

2 ibidem,p.7.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

на пленарном заседании с некоторыми изменениями. Предложение было дополнено указанием, что принятая конвенция не касается действующих конвенций и других международных соглашений, регулирующих рыболовство.[I] Этим дополнением США старались оставить в силе навязанные другим государствам кабальные соглашения на основе которого рыболовные суда США могли бы продолжать хищническое рыболовство в рыболовных зонах других государств.

Несмотря на старание делегации США предложение США и Канады не сумело собрать требуемое 2/3 большинство. За предложение голосовало 54 государства против 28 при 5 воздержавшихся.[2]

Но для того, чтобы всетаки механическим большинством голосов навязать конференции предложение США и Канады, представитель США прибег к процедурным маневрам и потребовал пересмотреть решение.[3]

Против такого насильного метода решения важных международных проблем резко выступил глава советской делегации Г.И.Туннин, называя такой метод "дипломатией силы", который обречен на провал и будет осужден историей.[4] Под влиянием возражений советской делегации провалился и процедурный маневр делегации США. За него голосовало еще меньше государств, чем за предложение.[5]

Таким образом и вторая Женевская конференция по морскому

I Doc.A/Conf.I9/L.II.

2 Doc.A/Conf.I9/SR.I3,p.8.

3 ibidem,p.II.

4 ibidem,p.I2.

5 За новое предложение голосовало 50 государств против 29 при 8 воздержавшихся.

праву не сумела достичь единого решения вопросов о ширине территориальных вод и рыболовных зон.Империалистические великие державы во главе с США,давая перевес своим агрессивным замыслам перед интересами добрососедского мирного сотрудничества государств, провалили достижение соглашения в этих важных международных проблемах.

Действительные цели непризнания I2-мильной ширины территориальных вод империалистических держав хорошо видны в выступлении главы делегации США Дина в Комитете внешних сношений Сената где он сказал: "Наш флот желал бы видеть территориальные воды как можно более узкими, чтобы сохранить за собою максимальную возможность развертывания, прохождения и маневрирования по открытому морю вне юрисдикционного контроля отдельных государств... Главная опасность, которая мешает нашему флоту ... беспрепятственно передвигаться туда, где он нужен для поддержки американской внешней политики, заключается в больших международных проливах, лежащих поперек морских путей, которые связывают нас с нашими далеко разбросанными друзьями и союзниками, а также приводят нас к тому стратегическому сырью, которым мы сами не обладаем".[I]

Дин при этом показал, что при расширении территориальных вод до I2-и миль II6 из больших проливов, имеющих международное значение, полностью попадают под суверенитет прибрежных государств, а расширением территориальных вод до 6-и миль, только 52 проливов попадают под суверенитет прибрежных государств. На

I См. Doc.A/Conf.I9/C.1/SR.I7,p.I4.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

основе этого он нашел, что препятствия, вытекающие из расширения территориальных вод до 6-и миль для продвижения военным кораблям США являются всегда невыносимыми.[I]

Именно в интересах этой агрессивной политики США не согласились признать право государств установить ширину своих территориальных вод до I2-и миль.

Работа конференции является еще твердым доказательством того факта, что современное международное право признает право государств установить ширину своих территориальных вод до I2-и миль.

Мы можем с уверенностью утверждать, что число государств, признающих эту отвечающую жизненным надобностям ширину территориальных вод, с каждым годом увеличивается.

I ibidem

TARTU ÜLIKOOL · UNIVERSITAS TARTUENSIS · 1632

Советское государство с одной стороны, опираясь на историческую практику Российской Империи, а с другой стороны, исходя из надобностей защиты безопасности и экономических интересов, установило ширину своих территориальных вод в двенадцать миль.

Первым актом, установившим ширину территориальных вод, явилось постановление СНК РСФСР от 28/I5 мая I9I8 г. "Об учреждении пограничной охраны".I

Постановлением образуется в ведомстве Народного Комиссариата по финансовым делам Пограничная охрана, на которую "возлагается защита пограничных интересов Российской Социалистической Федеративной Советской Республики, а в пределах пограничной полосы - защита личности и имущества граждан, в частности:

а) воспрепятствование тайному провозу грузов и тайному переходу лиц через сухопутные и морские границы:..;

б) защита от расхищения водных богатств в наших пограничных и территориальных водах;

г) охрана наших рыбаков и промышленников в пограничных морях";

Согласно ст. 5-ой постановления "пространство воды в двенадцать морских миль от линии наибольшего отлива морских побережий... признается морскою таможенною полосою, в пределах которой все, как русские, так и иностранные суда подлежат надзору со стороны пограничной охраны".

Хотя в постановлении прямо не говорится о территориальных водах, а также многие вопросы правового режима этих вод остаются еще нерегулированными, из обязанностей пограничной охраны мы можем сделать вывод, что на основе постановления были созданы особые территориальные воды Советского государства с шириною в I2 морских миль.

I СУ РСФСР, I9I8 г., № 44, ст. 539.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

До издания указанного постановления у нас действовала ширина территориальных вод, установленная соответствующими актами Российской Империи. Последующим актом, определяющим ширину территориальных вод в 12 морских миль, явился декрет СНК РСФСР от 24 мая 1921 г. "Об охране рыбных и звериных угодий в Северном Ледовитом океане и в Белом море".[1]

В настоящее время ширину территориальных вод Советского Союза регулирует утвержденное указом Президиума Верховного Совета СССР от 5 августа 1960 г. "Положение об охране государственной границы Союза Советских Социалистических Республик"[2], где статьей 3-ей определяется ширина наших территориальных вод в 12 морских миль.

В Положении указывается: "Прибрежные морские воды шириной в 12 морских миль, исчисляемые от линии наибольшего отлива как на материке, так и вокруг островов или от линии внешнего предела внутренних морских вод Союза ССР, является территориальными водами Союза ССР. В отдельных случаях, предусмотренных соглашениями Союза ССР с другими государствами, ширина территориальных вод может быть иной".

Советское правительство установило ширину территориальных вод в 12 морских миль, исходя из исторических традиций Русского государства.

Как мы выше уже видели, русское правительство еще в XIX столетии неоднократно указывало на несоответствие 3-мильной ширины территориальных вод нашим экономическим интересам и требованиям безопасности страны. Закон 10 декабря 1909 г., так же как и Таможенный устав 1910 г. определяют зону таможенного контроля в 12 морских миль.

Таким образом, Россия не признавала навязанной Англией и другими империалистическими государствами ширины территориальных вод в 3 морских мили и установила такую ширину этих вод, которая отвечала ее экономическим интересам и надобностям обеспечения безопасности.

Советское государство, как правопреемник России, продолжало придерживаться этой исторически выработавшейся позиции в отношении ширины территориальных вод.

Помимо того, ширина территориальных вод в 12 морских миль необходима Советскому государству для защиты его безопасности. Советское государство образовалось как государство нового, социа -

---

1 СУ РСФСР, 1921 г., № 49, ст. 259.

2 "Ведомости Верховного Совета СССР", от 10 сентября 1960 г., № 29.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

листического типа, показавшего своим возникновением начало новой эпохи в истории человечества, именно эпохи пролетарской революции, вместе с которой начался также общий кризис капитализма. С отпадением Советского государства от капиталистической системы, образовалось капиталистическое окружение, враждебно относящееся к Советскому государству, стремящееся его уничтожить, как это ясно обнаружилось во время иностранной военной интервенции и в годы гражданской войны, как это выявилось особенно ярко во время Второй мировой войны и проявляется в настоящее время, когда англо-американские империалисты заняты развернутой подготовкой к новой агрессивной войне против Союза ССР и стран народной демократии.

При развязывании агрессии против Советского Союза империалистические великие державы пользовались морскими путями. Также во время Второй мировой войны фашистская Германия пользовалась морем для военных операций против Советского государства.

Ясно, что в подобной обстановке ширина территориальных вод в 3 морских миль недостаточна для защиты нашей безопасности.

Необходимость установления ширины территориальных вод в 12 морских миль, обусловливают также экономические интересы - потребности обеспечения эксплуатации прибрежных морских богатств для советских граждан, так как эти богатства играют существенную роль в нашем экономическом развитии. Эксплуатация морских богатств береговых морей иностранцами представляет угрозу для нашего народного хозяйства, равно как и для нашей безопасности.

Установление РСФСР 12-мильной ширины территориальных вод вызвало протесты империалистических государств во главе с Англией, стремившейся использовать слабость нашей Родины в этот период и навязать ей ширину территориальных вод в 3 морских мили, чтобы от-

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

крыть иностранцам путь для эксплуатации богатств наших береговых морей и вместе с тем нанести вред нашей безопасности.

Англия в своей ноте 1921 г. обвиняет Советскую Россию в самовольном расширении полосы территориальных вод до 12 морских миль от берега[1] и требует ее уменьшения до 3 морских миль. На практике Англия вначале не признавала установленной Российской Федерацией морской полосы территориальных вод в 12 морских миль, и английские рыболовные суда, нарушая правила декрета 1921 г., продолжали ловлю рыбы в наших территориальных водах.

Как мы видели, Англия пыталась даже угрожать силой, посылая свои военные корабли в наши территориальные воды в Северном Ледовитом океане, чтобы под защитой их пушек английские империалисты могли продолжать эксплуатацию естественных богатств наших территориальных вод.

Несмотря на угрозы, Советское правительство неуклонно оставалось на позиции защиты своей безопасности и интересов экономики, отстаивая 12-мильную ширину территориальных вод и отклоняя все проекты Англии.

В посланной правительству Великобритании ноте Народного Комиссариата Иностранных Дел от 7 мая 1923 г. указывается, что Советское правительство, устанавливая 12-мильную ширину территориальных вод, не действовало самовольно, как это старается доказать Великобритания, но исходило из того, что в международной практике не существует единой общепризнанной ширины территориальных вод, почему определение этой ширины относится к суверенным правам государства. В ноте Советского правительства указывается также, что

---

[1] "Внешняя политика СССР", Сборник документов, т. II, стр. 745.

TARTU ÜLIKOOL UNIVERSITAS TARTUENSIS 1632

12-мильную ширину территориальных вод не находится в противоречии с принципом дальнобойности орудия, ибо дальнобойность орудия достигает 12 морских миль.

Указывая на экономические интересы прибрежного государства при установлении ширины территориальных вод, советская нота подчеркивает: "условия хозяйственного быта, коренным образом отличающие лов рыбы в 12-мильной полосе русскими средствами от лова иностранных тралеров, приходящих из стран и местностей, богатых рыбой, и ищущих в русских водах более легких способов обогащения, являются дополнительным моральным оправданием, если таковое оправдание требуется для защиты жизненных интересов населения отдаленного Севера"[1]

При этом нота признает совершенно неприемлемой 3-мильную ширину территориальных вод, утверждая, что сужение при современных технических средствах полосы территориальных вод до трех морских миль, означало бы не подтверждение принципа свободы открытого моря, а "нарушение принципа суверенитета прибрежного государства и сужение его возможности охранять с берега свои экономические интересы"[2].

Из этого общего принципа Союз ССР сделал в международных договорах некоторые исключения, возможность каковых прямо предусмотрена в постановлении 1927 г.

В мирном договоре с Финляндией от 14 октября 1920 г. ширина территориальных вод в Финском заливе была определена в 4 морских мили, с некоторыми исключениями, в результате которых в известных местах ширина территориальных вод достигала лишь 1,5 морских мили. Это исключение нашло также свое выражение в постановлении ВЦИК и СНК СССР от 8 августа 1930 г. "О водном пространстве Финского зали-

---

1 "Внешняя политика СССР", Сборник документов, т. II, стр. 748.
2 Там же, стр. 745.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

ве, на которое распространяется власть органов Союза ССР и РСФСР"[1].

Все же конвенцией 1925 г. о пресечении контрабанды алкогольных товаров в Финском заливе была образована противоалкогольная зона шириной в 12 морских миль.[2]

В заключенных с Финляндией мирных договорах 1940 и 1947 гг. уже не предусмотрена исключительная ширина территориальных вод Советского Союза в Финском заливе, ввиду чего и здесь ширина этих вод составляет 12 морских миль.

На основании конвенции о рыболовстве, заключенной с Японией в 1928 г., которая была выше подробно рассмотрена, японским гражданам были предоставлены известные права рыболовства на Дальнем Востоке в территориальных водах Союза ССР, но это не изменило ширины территориальных вод. Указанная конвенция, ввиду военных действий между Советским Союзом и Японией, прекратила свое действие.

Советский Союз, исходя из стремления к добрососедскому сотрудничеству, заключил 22 июня 1930 г. временное соглашение с Великобританией о рыболовстве, по которому гражданам Великобритании предоставляются некоторые льготы в части рыболовства в территориальных водах Северного Ледовитого океана. Соглашение фактически означает признание нашей 12-мильной ширины территориальных вод Великобританией и отказ от дальнейших протестов против этой ширины. 25 мая 1956 г. в Москве было заключено новое соглашение о рыболовстве между Советским Союзом и Великобританией.

На основе заключенного в Москве 21 февраля 1959 г. между СССР и Финляндией соглашения финские граждане имеют право заниматься-

---

1 СЗ СССР, 1930 г., отд. I, № 44, ст. 450.

2 Конвенцией, заключенной между Советским Союзом и Финляндией "О таможенном надзоре в Финском заливе" от 18 апреля 1929 г., было создано на Финском заливе 12-мильная таможенная зона.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

ся рыбным и тюленьим промыслом в советских территориальных водах в финском заливе.

Итак, Советскому Союзу пришлось вести довольно долгую борьбу за признание ширины территориальных вод в 12 морских миль, но он вышел из этой борьбы победителем.

Некоторые исключения, сделанные Советским Союзом в международных договорах, относительно ширины территориальных вод и их использования, исходя из принципа добрососедского сотрудничества, не изменяют общей ширины территориальных вод Советского Союза в 12 морских миль.

Ширина территориальных вод Советского Союза в 12 морских миль находит свое выражение также в ряде других актов, помимо рассмотренных выше. Из них можно упомянуть прежде всего постановление СМ СССР от 10 августа 1954 г. "Об охране рыбных запасов и регулировании рыболовства", где в статье 1-ой сказано, что к морским рыбохозяйственным водоемам относятся внутренние воды и "территориальные воды СССР шириной 12 морских миль".

Ширина территориальных вод в 12 морских миль действует и во всех союзных республиках, имеющих морской берег, т.к. согласно ст. 14-ой Конституции Союза ССР к компетенции Советского Союза относится: "Установление основных начал землепользования ... пользование недрами и водами", а также "охрана государственной безопасности" и "законодательство о правах иностранцев".

После восстановления советской власти в Эстонии, Латвии и Литве и вступления этих республик в состав Советского Союза в качестве равноправных союзных республик, 12-мильная ширина территориальных вод на основе вышеназванного постановления распространялась и на прибрежные воды этих новых республик. То же произошло и

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

после включения Калининграда в состав территории Советского Союза.

Это вполне законное распространение I2-мильной ширины территориальных вод на наши прибрежные воды Балтийского моря, разумеется, было в полной мере признано всеми другими, находящимися на берегах Балтийского моря государствами.

Только спустя десять лет нашлись в отдельных государствах[I] реакционные круги, которые явно под влиянием американских милитаристов запоздавшими протестами стерлись принудить Советский Союз уменьшить ширину своих территориальных вод на Балтийском море до 4 миль. Но доводы, приведенные против советской I2-мильной ширины на Балтийском море, почти все известны и давно уже опровергнуты Советским правительством.

Самым старательным при размахивании разных доводов против советской I2-мильной ширины территориальных вод на Балтийском море является западно-германский автор Райнкемейер.[2] Он правильно утверждает, что в международном праве нет нормы, унифицирующей ширину территориальных вод. Но при этом он выдвигает совершенно неправильный тезис, будто в известной области государства, без согласия других государств этой области, не имеют право расширить свои территориальные воды за пределами, ранее установленными в этом районе. Он утверждает, будто на Балтийском море общепризнанной шириной является 3 или 4 мили и будто расширить территориальные воды за эти пределы можно только с согласия других, находящихся на берегах этого моря, государств.

С этими утверждениями согласиться нельзя. Международное право не знает такой нормы, и на практике мы встречаемся на берегах

I См. о нотах Швеции и Дании Gene Glenn "American Journal of International Law", I956, p. 942.

2 См. N.A. R e i n k e m e y e r, Die Sowjetische Zwölfmeilenzone in der Ostsee und die Freiheit des Meeres, Carl Heymanns Verlag, Cologne und Berlin, I955.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

морей с разной шириной территориальных вод. На берегах Средиземного моря, например, Греция, Испания, Турция имеют 6-мильную, Албания - 10-мильную, Франция 3-мильную ширину; на берегах Карибского моря: Гондурас, Гаити и Куба ширину в 6 миль; Доминиканская республика и Панама - 9; Колумбия и Гватемала - 12; Панама, Венесуэла, Коста-Рика, Никарагуа - в 3 мили.

В последние годы имело место расширение территориальных вод без согласия других государств, почти во всех основных областях земного шара,[1] что еще раз показывает, что не существует указанной выше нормы.

Райнекэйер неправильно утверждает, будто до издания постановления ЦИК СССР от 15 июня 1927 г. "Об охране государственных границ Союза ССР" ширину наших территориальных вод на Балтийском море регулировалось только мирным договором с Финляндией от 1920 г. Как выше указано, Постановлением СНК РСФСР от 28 мая 1918 г. "Об учреждении пограничной охраны" была установлена 12-мильная ширина территориальных вод на всех наших берегах. Из этого общего правила было сделано исключение в мирном договоре 1920 г. Возможность установления таких исключений была предусмотрена и в Постановлении от 15 июня 1927 г. Ясно, что с отпадением исключения вопрос регулируется общими нормами.

Совершенно непонятно, на каких теоретических основаниях Райнекэйер может утверждать, что и после прекращения действия мирного договора 1920 г. постановление последнего продолжает регулировать ширину наших территориальных вод на Балтийском море. Такое утверждение противоречит элементарным правилам общей теории права.

---

1 См. например практику стран Латинской Америки.

Он утверждает, что Россия не имела на Балтийском море 12-мильной ширины территориальных вод, но только таможенную зону на основе таможенного устава 1903 г. Как мы увидели, Россия, несмотря на то, что она не имела в этом районе 12-мильной ширины территориальных вод, в неоднократных официальных заявлениях признавала право прибрежных государств расширить внутренним законодательством полосу территориальных вод до 12 миль. На основе такой исторической практики Советское государство, как правопреемник России, имеет полное право расширить свои территориальные воды в этом районе.

Много труда потратил Рейнкемейер на утверждение, что Балтийское море является открытым морем, делая из этого вывод, что расширение территориальных вод будто бы противоречит свободе открытого моря.[1]

Территориальные воды, как правило, граничат с открытым морем, и именно за его счет международное право допускает расширение территориальных вод, если этого требуют жизненные интересы прибрежного государства. Свобода открытого моря обеспечивается тем, что признается "мирный проход" иностранных торговых судов, а также военных кораблей через территориальные воды, если территориальные воды являются соединяющим звеном между отдельными частями открытого моря.

Неправильным является и утверждение Рейнкемейера, что территориальные воды на Балтийском море являются только "зоной безопасности".[2] Расширение наших территориальных вод происходит всегда в

---

1 См. R e i n k e m e y e r, op. cit. ,стр.110 и сл. Вопрос о характере Балтийского моря в нашей литературе достаточно освещен и мы не будем на нем останавливаться. См.Международное право, 1951, стр. 303, 305.

2 R e i n k e m e y e r, op.cit., стр. 152.

интересах обеспечения безопасности и защиты экономических интересов на основе исторической практики страны. В территориальных водах, также и на Балтийском море, наши соответствующие органы осуществляют все вытекающие из суверенитета права, обеспечивая при этом основывающийся на международном обычном праве "мирный проход" иностранных торговых судов.

Мы видим, что Рейнкемайер не сумел привести ни одного веского аргумента против нашей 12-мильной ширины территориальных вод на Балтийском море.

Ясно, что протесты были заявлены в интересах агрессивной политики Северо-Атлантического блока, требующего больше свободы для плавания своего флота на этом море.

Советское правительство отклонило представленные в нотах требования о передаче вопроса на рассмотрение Международного суда, не видя основания для передачи суду вопроса, полностью входящего в компетенцию наших законодательных органов.

§ 9. ИСХОДНАЯ ЛИНИЯ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ ВОД.

Так как территориальные воды являются нераздельной частью государственной территории, то точное установление границ этих вод имеет большое практическое значение.

Однако в доктрине и практике государств во многих основных вопросах при установлении границ территориальных вод обнаруживаются большие разногласия, что часто приводит к острым международным конфликтам.

При установлении границ территориальных вод самым важным и самым трудным, как мы увидим, является установление исходной линии этих вод, т.е. линии, от которой измеряются эти воды. После уста-

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

новления исходной линии мы можем легко найти внешнюю границу территориальных вод, проводя параллельную линию к исходной линии.

Установлению исходной линии препятствуют одновременно весьма многие обстоятельства: на побережье постоянно имеют место прилив и отлив, ввиду чего уровень воды на берегу то повышается, то понижается, причем разница в расстоянии между приливом и отливом может доходить до десятков километров, если иметь в виду, что разница между высотой прилива и отлива, например, на побережье Шотландии составляет свыше 10 метров. Островки и рифы, расположенные вдоль побережья, отчасти постоянно находятся под водой, отчасти же поднимаются из воды во время отлива. В полярных районах побережье окружено льдом, заходящим далеко в море. На берегу находятся бухты и заливы, устья рек, шхеры, часто разрезающие береговую линию. Все эти обстоятельства затрудняют определение исходной линии территориальных вод.

Ввиду таких затрудняющих обстоятельств в буржуазной литературе, равно как и на практике возникло много споров в отношении установления исходной линии территориальных вод.

Рассматривая исторически определение исходной линии территориальных вод, мы замечаем и здесь большие различия.

В древнем Риме граница моря определялась наиболее высоким уровнем воды. В институциях Юстиниана сказано, что морским берегом считается "берег, заливаемый полностью бурными волнами".[1] В дигестах указывается, что "морской берег является публичным до линии, достигаемой самыми крупными волнами".[2]

В позднейшей практике государств мало пользуются линией прилива при определении исходной линии территориальных вод. Это имеет место еще в 1681 г. во Франции в морском ордонансе, а также в на-

1 Inst., 2, 1, 3.
2 Dig. 50, 16, 112.

вязанном Германией Китаю договоре от 6 марта 1898 г. об "аренде" Киаучау.

В ордонансе Франции 1681 г. сказано: "берегом моря считается все то, что покрывается и обнажается в продолжение новолуния и полнолуния до того, пока крупная морская волна разойдется на берегу".[1]

Линия прилива как исходная линия территориальных вод совершенно исчезла из практики государств, ибо она находилась в противоречии с интересами государств, уменьшая состав их территории. Из авторов ее признавали ранее Бинкершук и Мериньяк.[2]

Перельс и Штерк определяют исходную линию по местонахождению береговых сооружений.

Перельс рассматривает в качестве исходной линии территориальных вод линию, до которой могут быть сооружены береговые батареи и которые при наивысшем уровне воды не будут подвергаться опасности быть достигнутыми морской волной.[3]

Штерк определяет исходную линию территориальных вод "точкой, на которой и с которой постоянные материковые учреждения государственного характера, созданные для порядка и контроля морских сообщений в прилегающих частях моря, сооружены и содержатся".[4]

Атлмайр рекомендует в качестве исходной линии линию, с которой море становится судоходным.[5]

В начале прошлого столетия Якобсен выступает с предложением принять за исходную линию территориальных вод всякий раз состояние прилива и отлива.[6] Такая позиция была принята в Северо-Германской

---

1 H o l z e n d o r f f, op.cit., Bd. II, стр. 411.
2 B y n k e r s h o e k, De dominio maris, стр. 364; A. M e r i g n h a c, Traité de droit public international, vol. II, 1907, стр. 381.
3 P e r e l s, op.cit., стр. 20.
4 H o l z e n d o r f f, op.cit., Bd. II, стр. 412.
5 F. A t t l m a y r, Die Elemente des internationalen Seerechts, Bd. I, Wien, 1872, стр. 5.
6 F. J a c o b s e n, Seerecht des Friedens und des Krieges, Altona, 1815, стр. 157.

TARTU ÜLIKOOL · UNIVERSITAS TARTUENSIS · 1632

таможенном уставе от I июля 1869 г., где в § 6, пункт 2, сказано: "Там, где сухая территория ограничена морем, всякий раз линия, отграничивающая поверхность воды от суши, образует таможенную линию".

Ряд авторов рекомендует в качестве исходной линии территориальных вод среднюю линию отлива, как например, Бустаманте и Кидель. Бустаманте утверждает: "Территориальные воды по отношению к материковому берегу и следуя его извилинам, начинаются по средней линии отлива" ...[I]

Однако подобные предложения являются слишком неопределенными при установлении исходной линии территориальных вод, как например, линия, с которой море становится судоходным, ибо имеются суда различной осадки. Положение, согласно которому исходная линия территориальных вод определяется всякий раз состоянием воды, вызвало бы на практике чрезвычайно большие затруднения, ибо во всяком конкретном случае необходимо было бы установить уровень воды и уже на этом основании вычислить пространство территориальных вод. Равным образом и проходящие суда имели бы большие затруднения при разрешении вопроса, находятся ли они в данный момент в территориальных водах прибрежного государства или в открытом море.

Ввиду этого подобные предложения практически неприемлемы. Предложения, рекомендующие в качестве исходной линии линию прилива, находятся в противоречии с интересами экономики и безопасности государства, ибо они уменьшают состав территории государства и дают возможность иностранцам эксплуатировать естественные ресурсы прибрежных морей, имеющих большое экономическое значение для всякого прибрежного государства. Поэтому и эти предложения не на-

---

I B u s t a m a n t e, op.cit., стр. 143;

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

или признания в современной практике.

Уже в прошлом столетии в практике государств выработался принцип, согласно которому исходная линия территориальных вод определяется линией наибольшего отлива.

Этот принцип был впервые выражен в договорах о рыболовстве между Англией и Францией в 1839 и 1867 гг. Английский Territorial waters jurisdiction Act от 1878 г. установил ширину территориальных вод в одну морскую лигу, считая на берегу от наибольшего отлива.[1]

Во Франции закон от 1 марта 1888 г. о рыболовстве воспрещает иностранным судам в территориальных водах Франции и Алжира ловить рыбу на пространстве в 3 морских мили, считая от линии наибольшего отлива.[2]

В Германии изданным в 1909 г. законом о призах воспрещается взятие призов на морском пространстве в 3 морских мили, считая с линии наибольшего отлива.

В России таможенный закон 1909 г. считает таможенной зоной водное пространство в 12 морских миль с места пометки наиболее низкого уровня воды на морских берегах Российской Империи.

29 мая 1911 г. были изданы "Правила о рыбном промысле в Приамурском генерал-губернаторстве", в которых сказано, что эти "Правила" действуют "в прибрежной полосе моря шириною в три географических мили ... считая от линии наибольшего отлива или края береговых стоящих льдов".[3]

Выработанные в России "Положение о русских территориальных водах" признает также исходной линией территориальных вод линию

---

1 Hudson, op.cit., стр. 631.
2 Jessup, op.cit., стр. 19.
3 Известия министерства иностранных дел, 1912, кн. I, отр. 73.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

наибольшего отлива.

Линия наибольшего отлива принята за исходную линию территориальных вод во многих международных договорах, из которых можно назвать конвенцию об урегулировании рыболовства в Северном море 1882 г. (статья 2); конвенцию об охране подводных кабелей 1884 г.; англо-датскую конвенцию о рыболовстве от 24 июня 1902 г.; договор об Аландских островах от 20 октября 1920 г.; соглашения, заключенные в 1924 г. Соединенными Штатами Америки с рядом государств с целью борьбы против контрабандной торговли алкоголем и др.

Надо признать, что линия наибольшего отлива является в практике самым подходящим принципом для установления исходной линии территориальных вод.[I] Используя линию наибольшего отлива, прибрежные государства расширяют зону своих территориальных вод, в результате чего и режим этих вод может наилучшим образом защитить безопасность и экономические интересы прибрежного государства.

Конечно, на практике весьма трудно уточнить линию наибольшего отлива на берегах. Это требует длительного наблюдения, результаты которого, как правило, принимаются во внимание при составлении официальных карт. Таким образом, для установления этой линии могут быть использованы карты крупного масштаба, официально признанные прибрежным государством.

Принятые на Гаагской конференции по кодификации международного права 1930 г. статьи по режиму территориальных вод не разрешают вопроса об исходной линии, так как этот вопрос связан непосредственно с вопросом о ширине территориальных вод, по каковому

I Международное право, Москва, 1947, стр. 263; Международное право, Москва, 1951, стр. 301, К е й л и н, цит. соч., стр. 69; Н и к о л а е в, цит. соч., стр. 14; Оппенгейм, цит. соч., т. I, 2, стр. 63; Х е й д, цит. соч., т. 2, стр. 183; R o u s s e a u, op.cit., стр. 433; T a n d o n, op.cit., стр. 206.

TARTU ÜLIKOOL UNIVERSITAS TARTUENSIS 1632

вопросу участники конференции не смогли договориться.

Все же II подкомитет в своем проекте (3 ненумерованных статей) говорит о линии наибольшего отлива как об исходной линии территориальных вод: "С соблюдением положений, касающихся бухт и островов, ширина территориальных вод исчисляется от линии наибольшего отлива вдоль всего побережья".[1] За линию отлива и здесь принимается линия, отмеченная на официальных картах.

Комиссия международного права ООН в выработанных на шестой сессии в 1954 г. предварительных статьях по режиму территориальных вод признала также исходной линией линию наибольшего отлива, как она отмечена на картах "самого большого масштаба, официально признанных прибрежным государством". Если же соответствующие карты не были составлены, то в предварительных статьях исходной линией признана линия наибольшего прилива.[2]

Но признание исходной линией территориальных вод линии прилива не отвечает интересам прибрежных государств, как это выше уже показано, так как оно уменьшает государственную территорию прибрежного государства.

Такая формулировка предварительных статей вызвала ряд протестов со стороны государств, которые послали свои мнения Комиссии.

Женевская конвенция 1958 г. (ст. 3) признает исходной линией линию наибольшего отлива, как она отмечена на картах крупного масштаба, официально признанных прибрежным государством.

Советское законодательство признает также исходной линией территориальных вод линию наибольшего отлива.[3]

1 Societe des Nations, Actes de la conference pour la codification du droit international, vol. I, Geneve, 1930, стр. 131.

2 Объединенные нации, Доклад Комиссии международного права о работе ее шестой сессии 3 июня - 28 июля 1954 г., Нью-Йорк, 1954, стр. 12-23.

3 "Положение об охране государственных границ Союза ССР", ст. 9, СЗ СССР 1927 г. № 62, ст. 625; см. также постановление СНК РСФСР от 28/15 мая 1918 г. "Об учреждении пограничной охраны". СУ РСФСР, 1918 г. № 44, ст. 539.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

По линию наибольшего отлива для установления исходной линии можно использовать лишь тогда, когда береговая линия прямая и не изрезана заливами. Если перед берегом находятся острова, островки, скалы и рифы, то в качестве исходной линии территориальных вод могут быть использованы прямые линии, соединяющие эти скалы, острова, островки и рифы.[1] Но для того, чтобы отмелями, скалами и рифами можно было воспользоваться для установления исходной линии территориальных вод, они должны при приливе находиться выше поверхности воды и их расстояние от суши или островов не должно превышать ширины территориальных вод.

Прибрежные скалы и островки как исходная линия территориальных вод принимаются в ряде договоров, заключенных между буржуазными государствами.

Рыболовная конвенция между Великобританией и Данией, заключенная 24 июня 1902 г., признает ширину датских территориальных вод в 3 морских мили, считая от линии отлива, а равно "от островков, скал и рифов".[2]

В договоре об Аландских островах от 20 октября 1920 г. шириной территориальных вод признаются 3 морских мили, считая с линии отлива на побережье, а также "с островков и скал, не подверженных постоянному затоплению."

Советский Союз в своей практике также признает принцип, на основе которого исходной линией территориальных вод служит прямая линия, соединяющая перед берегом скалы и островки. В постановле -

---

I См. Женевская конвенция 1958 г. ст.II; в принятых на Гаагской конференции 1930 г. актах (проект 2-го подкомитета с 8 ненумерованными статьями) признается, что и такие возвышения морского дна, которые выступают только при отливе, принимаются во внимание при проведении исходной линии.

2 Х и г г и н с и К о л о м б о с, цит.соч., стр. 70.

3 Там же

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

нии ЦИК и СНК СССР "О водном пространстве Финского залива, на которое распространяется власть органов Союза ССР и РСФСР" от 3 августа 1930 г. в примечании к ст. 2-ой было сказано, что расстояние территориальных вод там, где имеются шхеры, измеряется "от самых отдаленных возвышающихся над поверхностью воды островов и скал".[1]

Хотя приведенное постановление утратило свою силу в связи с изменением наших государственных границ в Финском заливе, надо полагать, что принцип установления действует и в современных условиях.

Англия в начале XVII столетия усвоила новый принцип для установления исходной линии территориальных вод. В 1604 г. прокламацией короля Якова внутренним морем Англии были признаны так называемые Королевские Камеры, то есть моря, находящиеся между берегом и прямыми линиями, соединяющими наиболее далеко выдающиеся в море мысы. Несмотря на протесты других государств, Англия подчинила иностранные суда в этих внутренних водах своей юрисдикции и контролю. Такую практику Англия применяла до конца XIX столетия, когда в связи с установлением в 1879 г. Акта о юрисдикции в территориальных водах названные внутренние моря больше не упоминаются. Но, как отмечает английский автор Лоренс,[2] Англия формально никогда не отказывалась от этих притязаний.

Американский автор Кент в начале XIX столетия признал и право Соединенных Штатов Америки, исходя из огромной протяженности береговой линии Америки, в фискальных интересах и в интересах безопасности установить исходную линию территориальных вод при помо-

---

1 СУ СССР 1930 г., отд. I, № 44, ст. 450; таким же принципом пользовались и в заключенном с Финляндией 14 октября 1920 г. мирном договоре.

2 L o r e n c e, op. cit., стр. 142.

TARTU ÜLIKOOL UNIVERSITAS TARTUENSIS 1632

мощи прямых линий, соединяющих наиболее далеко простирающиеся в море мысы.[1]

Общепризнанные принципы международного права отрицают названную теорию; можно сказать, что она выражала экспансионистские стремления Великобритании и Соединенных Штатов Америки, направленные на подчинение морей своей гегемонии.

Аргентина постановлением 1907 года признает внутренними водами заливы Сан-Матиас, Сан-Хорхе и Нуево, причем длина прямой линии через горло этих заливов, являющейся исходной линией территориальных вод, составляет приблизительно 100 морских миль, и водное пространство, которое таким образом считается внутренними водами, простирается приблизительно на 70 миль от берега.[2] Такая практика напоминает теорию о мысах.

В буржуазной доктрине является спорным вопросом, принимать ли в расчет при определении отлива лишь естественную береговую линию или также искусственную морскую границу, образованную путем заполнения низменных частей моря или при помощи их осушки.

В теории и практике Советского Союза названный вопрос не нашел разрешения. Все же следует предположить, что при установлении береговой линии для определения территориальных вод следует принимать в расчет также искусственные сооружения и образовавшуюся на основании этого береговую линию, так как это отвечает интересам прибрежного государства и защищает его безопасность. Этот принцип применяется при определении исходной линии территориальных вод у портов.

---

1 I. K e n t, Commentaries on American Law, Boston, 1829, стр. 29.
2 G i d e l, op.cit., v. III, стр. 543.

TARTU ÜLIKOOL · UNIVERSITAS TARTUENSIS · 1632

В тех случаях, когда берег глубоко изрезан заливами и когда перед берегом находятся шхеры, государства для установления исходной линии территориальных вод используют т.н. базисные линии, состоящие из прямых линий, соединяющих наиболее далеко простирающиеся в море острова и шхеры.

Скандинавские государства, начиная уже с XVIII столетия, пользуются этим способом для установления исходной линии своих территориальных вод.

В изданной в Швеции 28 мая 1779 г. инструкции было сказано, что юрисдикция Швеции распространяется на "одну морскую милю, или так называемую германскую милю от малых островов и рифов, не всегда находящихся под водой".[1]

Шведский посол в Вашингтоне в своей ноте государственному секретарю Соединенных Штатов Америки в 1915 г. заявил: "согласно долголетней юрисдикции, территориальные воды Швеции простираются на 4 морских мили ... от берега или от крайних островков или утесов, расположенных перед берегом и не омываемых постоянно морской волной".[2]

В королевском декрете Норвегии 1812 г. указывалось: "граница нашего территориального моря ... находится на расстоянии одной морской лиги от крайнего острова или островков, не погруженных в море".

В инструкции, данной командиром военного флота Норвегии в 1906 г., значилось: "Пространство норвежского территориального моря установлено в одну обыкновенную морскую лигу ... от крайнего острова или островков, не погруженных в море".[3]

---

1 J e s s u p, op. cit., стр. 36.
2 Ibidem, стр. 35.
3 Ibidem, стр. 32.

Этот же принцип выражен также в новейших законодательных актах Норвегии, а именно, в королевском декрете от 12 июля 1935 г. об урегулировании рыболовства в норвежских территориальных водах севернее полярной линии, дополненном декретом от 10 декабря 1937 г. В соответствующем декрете Норвегии перечислены 48 пунктов, расположенных частью на материке, частью в шхерах перед берегом в море, соединенные прямыми линиями, служащими исходными границами территориальных вод. Наиболее широкое расстояние между пунктами через залив Лопхэв составляет 44 мили и через Вест-фьорд 40 миль.

Великобритания неоднократно протестовала против установленной Норвегией 4-мильной ширины территориальных вод, равно как и против способа их определения от шхер, отделенных от берега. После Второй мировой войны, в связи с задерживанием норвежскими властями в 1948 г. английских рыболовных судов за рыболовство в норвежских территориальных водах, Англия 28 сентября 1949 г. обратилась в международный суд для разрешения спора.[I]

Великобритания в своих доводах утверждала, что изложенный в норвежском декрете 1935 г. способ установления отправной линии территориальных вод (базисные линии) находится в противоречии с международным правом. С точки зрения Великобритании международное право не предоставляет каждому государству свободу для определения базисных линий, но территориальные воды определяются по действительной береговой линии по состоянию отлива. Исключения из этого правила строго ограничены международным правом. Как исключения, отмечаются заливы, острова и скалы. В отношении заливов Великобритания признает принцип 10 морских миль, за исключением исторических

I Jens Evensen, The Anglo Norvegian fisheries case and its legal consequences, "AIIL", 1952, october, стр.609

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

заливов. Вместе с тем она считает установленные базисной линии через залив Лопфхав и другие заливы противоречащим международному праву, так как ширина их составляет более 10 морских миль. По мнению Великобритании, лишь исторически может быть принято море, лежащее между берегом и окружающими берег шхерами, за внутреннее море Норвегии, если оно не расположено далее, чем 4 морских мили от берега.

Международный суд в своем решении от 18 декабря 1951 г. отметил, что территориальные воды считаются с отлива. Утверждая, что ни одна из скал, отмеченных в декрете 1935 г., находящихся во время отлива выше уровня моря и принятых за основание при определении базисной линии, не отстоит далее 4 морских миль от берега, ввиду чего Международный суд признал, что в конкретных случаях территориальным морем можно считать море между цепью шхер, наиболее далеко отстоящих от берега, ибо они образуют одно целое с берегом.

Суд пришел к заключению, что территориальные воды должны протекать по одной линии с берегом, но при этом исходной линией территориальных вод могут быть прямые линии между мысами - inter faucas terrarum.

В связи с этим Международный суд признал избранный в норвежском декрете 1935 г. способ определения материковой границы при помощи прямых линий согласным с международным правом.[1] Таким образом, Международный суд признал также, что исходной линией территориальных вод могут быть находящиеся в береговом море острова и скалы, если они не лежат от берега дальше, чем простираются территориальные воды данного государства.

Принцип базисных линий для определения рыболовных зон приме-

---

1 С. Б о р и с о в, цит. соч., стр. 53.

няет и Исландия в правилах от 19 марта 1952 г. В правилах также указаны 48 точек, которые соединяют базисные линии, причем самая длинная базисная линия в 66 миль проходит через залив Фенсэ флоуи, т.е. она на 18 миль длиннее, чем самая длинная линия в норвежском декрете.[I]

В Женевской конвенции 1958 г. (ст. 4) указывается, что в том случае, если берег глубоко изрезан или извилист, или в непосредственной близости находятся острова, в качестве исходной линии могут быть использованы базисные линии. Никакой максимальной длины для базисных линий, а также никакого лимита для дальности исходных точек от берега в конвенции не предусмотрено.

Однако в конвенции указывается: "Черта этих базисных линий не должна в значительной мере отклоняться от общего направления морского берега, и водное пространство, расположенное по эту сторону (в сторону берега, А.У.) указанных линий, должно быть в достаточной мере связано с сушей для того, чтобы подлежать режиму внутренних вод".

В дальнейшем мы остановимся на способах установления исходной линии территориальных вод в заливах, у островов, в условиях архипелага и постоянных льдов.

I. ИСХОДНАЯ ЛИНИЯ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ ВОД В ЗАЛИВАХ.

В заливах, по общепризнанному принципу международного права, в том случае, если вход в залив не превышает определенной ширины, исходной линией территориальных вод служит прямая линия, соединяющая наиболее далеко простирающиеся в море оконечности берега. Воды залива между берегами и исходной линией территориальных вод в этом случае составляют внутренние воды.

I The International and Comparative Law Quarterly, 1952, v. I, part 3, стр. 350, 351.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

Хотя этот принцип общепризнан в доктрине и в практике государств, нет единства в вопросах, каковa должна быть глубина извилины берега, чтобы ее можно было назвать заливом, а также каковa должна быть ширина залива, чтобы исходной линией территориальных вод могла служить прямая, проведенная через горло залива.

Обе вопроса имеют большое практическое значение. Если береговая извилина не считается заливом, то территориальные воды протекают параллельно с берегом и исходной линией служит линия наибольшего отлива. В последнем случае в береговых извилинах внутренние воды не образуются и общая площадь морской территории прибрежного государства сокращается.

На Гаагской конференции по кодификации международного права этот вопрос вызвал много споров. Делегация США представила весьма подробно разработанное предложение для разрешения вопроса о том, достаточна ли глубина извилин берега для того, чтобы ее считать внутренними морскими водами, или она образует территориальные воды.

По предложению США следует, во-первых, провести прямую линию через залив в том месте, где его ширина не превышает 10 миль, затем провести круги с радиусом в $2^{1}/2$ мили из всех точек берега, после этого провести круг радиусом в $2^{1}/2$ мили из середины прямой линии, соединяющей берега залива в сторону внутренности залива. Если последний круг больше, чем площадь моря, остающаяся между прямой линией и проведенными из точек берега кругами, то залив считается территориальным морем и территориальные воды протекают параллельно берегу. В противном случае залив считается внутренними водами и исходной линией территориальных вод служит проведенная через залив прямая линия длиной в 10 миль.[1]

I Actes de la conference pour la codification du droit international, v. I, стр. 132; S.W. B o g g s, Delimitation of the Territorial sea, "AJIL" 1930, стр. 541-555.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

Предложение Соединенных Штатов Америки имеет практическое значение для мореплавателей. Приближаясь к берегу иностранного государства, они смогут по карте определить, представляет ли собой залив, к которому они приближаются, внутренние или территориальные воды, имея одновременно также возможность определить границы территориальных вод прибрежного государства. Таким образом, в отдельных случаях оно достаточно практично, но как общий принцип для установления исходной линии территориальных вод в заливах оно неприемлемо. Предложение США не заключает в себе общего принципа, который легко было бы применить в отношении всех заливов при решении вопроса, является ли данный залив внутренними водами или частью территориальных вод. Для получения ответа на указанный вопрос необходимо проделать чертежную работу для каждого залива отдельно, что займет довольно много времени, ввиду чего осуществление означенного предложения на практике встретит без сомнения большие затруднения.

Женевская конвенция 1958 г. (ст. 7) определяет залив, как ясно очерченное углубление берега, вдающееся в сушу в такой мере по отношению к ширине входа, что содержит замкнутые сушей воды и "образует нечто большее, чем простую извилину берега". При этом сказано, что углубление берега не признается заливом, если площадь его не равна или не больше площади полукруга, диаметром которого служит линия, проведенная между точками, ограничивающими вход в это углубление.[I]

Определение, что залив должен быть "нечто большее, чем простая извилина берега", не отличается точностью, и его практическое применение весьма затруднительно.

I См. также Report of the International Law Commission covering the Work of its Eighth Session, стр. 14.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

Юридическое определение залива в практике не производится с самостоятельными целями, как мы можем это вывести из приведенных определений залива, но для того, чтобы наметить общий принцип для установления исходной линии территориальных вод в заливах. Отсюда вытекает тесная связь между юридическим характером залива и шириной территориальных вод.

Вышеприведенные предложения для определения юридического характера залива не учитывают того факта, что в практике государств ширина территориальных вод бывает весьма различна. Если интересы обеспечения безопасности и экономические надобности требуют от государства расширения своих территориальных вод за пределы 3 миль, то мы должны учитывать эти надобности и при установлении юридического характера залива.

На основе этого следовало бы предоставить каждому государству, в соответствии с шириной территориальных вод, право самому установить внутренним законодательством, какие извилины его берегов считаются заливами в юридическом смысле. Такое положение дало бы каждому государству возможность учитывать при разрешении этого важного вопроса интересы экономики и обеспечения безопасности.

С подобным положением мы встречаемся уже в практике государств В указе Болгарской Народной республики о территориальных и внутренних водах от 10 октября 1951 г., ст. 2, определяется, какие заливы составляют внутренние воды республики.

В советском законодательстве этот вопрос не нашел разрешения. В заключенной с Японией 23 января 1928 года рыболовной конвенции для определения заливов, входящих в состав территории Советского Союза, применялся весьма своеобразный принцип, примененный уже ра-

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

нее в соглашении между Россией и Японией 1907 г. Заливами, в которых японцам была запрещена рыбная ловля, считались те заливы, длина которых по самому глубокому фарватеру в три раза шире входа.[1]

Много разногласий вызывает и вопрос о ширине заливов, входящих в состав внутренних вод.

В начале настоящего столетия ряд авторов разрешил этот вопрос на основе дальнобойности орудий. Так, например, немецкий автор Ф.Лист считал внутренними водами те заливы, вход в которые может обстреливаться береговыми батареями.[2] Такие взгляды в современных условиях совершенно неприемлемы в связи с значительным увеличением дальнобойности орудий.

Ряд буржуазных авторов, как, например, Оппенгейм, Тэндон, Сестри[3] считают внутренними водами заливы, ширина входа которых не превышает 6 морских миль. Эти авторы в своих взглядах основываются на ширине территориальных вод в 3 мили. В современных условиях ширина территориальных вод в 3 мили не соответствует требованиям защиты безопасности и экономических интересов государств. Это относится и к ширине залива в 6 миль.

Многие буржуазные авторы признают внутренними водами заливы, вход в которые не превышает 10 миль. Если ширина залива больше, чем 10 миль, то залив считается внутренними водами с места, где ширина залива, считая со стороны входа, впервые не превышает 10 миль. Часто буржуазные авторы утверждают, что правило 10 морских миль является общепризнанной нормой международного права.[4] Принцип 10

---

1 См. приложение А к ст. I конвенции.
2 Ф. Л и с т, цит. соч., стр. 115, 116.
3 О п п е н г е й м, цит. соч., т. I, 2, стр. 78; T a n d o n, op. cit., cmp. 211; S a s t r y, op.cit., cmp. 140.
4 P e r e l s, op.cit., cmp.33; G i d e l, op.cit., v.III, cmp.544; R o u s s e a u, op.cit., cmp.444, 445; G u g g e n h e i m, op. cit., Bd. I, cmp. 354.

морских миль применялся во многих международных договорах, как например, в конвенциях о рыболовстве между Великобританией и Францией 1839 г., 1843 г. и 1867 г.; в конвенции 1882 г. об урегулировании рыболовства в Северном море и др.[I]

Принцип 10 морских миль признал и II подкомитет Гаагской конференции по кодификации международного права 1930 г. в своих неименованных статьях.

Событием, которое помогло дальнейшему распространению принципа 10 морских миль как в законодательстве государств, так и в международных договорах, был десятилетний продолжавшийся спор между Соединенными Штатами Америки и Великобританией о праве рыболовства в Северной Атлантике. Парижским договором 1783 г. Великобритания предоставила гражданам Соединенных Штатов Америки право рыболовства у принадлежащего ей побережья Ньюфаундленда, Нью-Шотландии и Лабрадора. После окончания войны между обоими государствами, при заключении мирного договора в 1812 г., возник спорный вопрос - прекратила ли война между обеими договаривающимися сторонами предоставленное Парижским договором 1783 г. право на рыболовство гражданам США, или же война оставила в силе упомянутое право, и после заключения нового мирного договора американские граждане имеют право пользоваться ранее предоставленным правом на рыболовство в Северной Атлантике в прибрежных владениях Великобритании. Заключенный в 1814 году мирный договор не разрешил данного спорного вопроса, и противоречия по вопросу рыболовства между обеими странами продолжались.

Вопрос был разрешен первоначально в 1818 г. договором между Великобританией и Соединенными Штатами Америки. В соответствии с до-

---

I G i d e l, op. cit., v. III, стр. 547,548.

говором за гражданами США утвердили их прежнее право лишь в определенных заливах. В других заливах Соединенные Штаты Америки навсегда отказались от предоставленного их гражданам права рыболовства и обработки рыбы в полосе в три морских мили вдоль берегов Канады,[I] а также в заливах и гаванях (bays, creeks or harbours).

Великобритания толковала договор 1818 г. в таком смысле, что Соединенные Штаты Америки отказались от своего права на рыболовство во всех заливах, в которых права американских граждан не были особо поименованы, независимо от ширины входа в залив; при этом, согласно толкованию Великобритании, полосу в 3 морских мили, о которой говорилось в договоре 1818 г., следовало исчислять в отношении заливов независимо от их ширины, от прямой линии, соединяющей наиболее вдающиеся в море пункты берегов залива.

Соединенные Штаты Америки не согласились с таким толкованием договора Великобританией. После почти столетие продолжавшегося спора 27 января 1909 г. оба государства заключили между собой соглашение о передаче вопроса на разрешение Гаагской постоянной палаты третейского суда. В соглашении были отмечены 7 спорных вопросов, из которых 5-ый вопрос непосредственно касался заливов. В вопросе было отмечено: "От какого места должны исчисляться три морских мили, от какого-либо берега залива или бухты ..."

Соединенные Штаты Америки при разрешении вопроса придерживались точки зрения, что полосу территориальных вод в 3 морских мили в заливах и портах следует измерять параллельно берегу с линии на-

---

I Хайд, цит. соч., т. 2, стр. 208; H. Lansing, The North Atlantic Fisheries Arbitration, "AJIL", v. V, 1911, стр. I-32; W. Balch, La Decision de la cour permanente d'arbitrage, "Revue de droit international comparée", 2, ser., v.XII, стр. 5.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

наибольшего отлива.[1] Представитель Соединенных Штатов Америки в третейском суде стремился убедить суд, что договаривающиеся стороны придерживались этой точки зрения уже при заключении договора в 1818 г. Однако возражения Соединенных Штатов Америки в третейском суде противоречили их практике, ибо фактически уже в XVIII веке Соединенные Штаты Америки признавали внутренними морскими водами большие заливы Делаверский и Чезапикский и считали исходной линией территориальных вод в этих заливах прямую линию, соединяющую дальше всего вдающиеся в море береговые пункты залива, но не линию наибольшего отлива, протекающую параллельно берегу.

Представитель Великобритании утверждал, что в международном праве отсутствует общепризнанная точка зрения по вопросу об исходной линии территориальных вод в отношении заливов и портов. Исходя из практики государств, из их интересов безопасности и экономики, представитель Великобритании отстаивал взгляд, что государства имеют право внутренним законодательством считать внутренними морскими водами также заливы, ширина входа которых больше, чем двойная ширина территориальных вод.

Третейский суд в своем решении от 7 сентября 1910 г.[2] пришел к заключению, что в заливах полосу в 3 морских мили измеряют от прямой линии, проведенной через означенное водное пространство на месте, где оно теряет конфигурацию и характер залива. В прочих местах территориальные воды протекают параллельно берегу. Третейский суд отметил также, что хотя упомянутое решение в основном и правильно, оно практически не вполне применимо (not entirely satisfactory as to its practical applicability).

1 Один из членов третейского суда, а именно Драго, в своем особом мнении, приложенном к решению третейского суда, придерживался также этой точки зрения, см. Proceedings I, стр. 102, 104-106.

2 D i c k i n s o n, op. cit., стр. 387-395.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

Поэтому Третейский суд рекомендует спорящим государствам измерение территориальных вод в заливах от прямой линии, проведенной через залив в месте, где ширина залива впервые, считая со стороны входа в залив, не превышает 10 морских миль.

Далее в рекомендациях Третейского суда отмечается, что в специально назначенных заливах, где иностранные рыболовы, находясь на месте входа в залив, ввиду конфигурации берега и местных климатических условий могут предположить, что они находятся в открытом море, границы территориальных вод следует определять таким образом, что рыболовы могли распознать залив.

Согласно рекомендациям Третейского суда, спорящие стороны договором от 20 июля 1912 г. об урегулировании рыболовства в районе Северной Атлантики признают в отношении заливов принцип 10 морских миль. Хотя принцип 10 морских миль имел большое влияние на практику государств, он не был единственным принципом для определения ширины заливов, входящих в состав внутренних вод. Институт международного права на своей сессии 1894 г. признал принцип 12 миль; Италия в своем кодексе мореплавания 31 марта 1942 г. признала внутренними водами заливы шириной в 20 морских миль.[1]

Все это показывает, что принцип 10 морских миль не является общепризнанной нормой международного права.

К такому же выводу пришел Международный суд в англо-норвежском споре в своем решении от 18 декабря 1951 г.[2]

Комиссия международного права, на своей седьмой сессии признала, что в состав внутренних вод входят заливы шириной в 25 миль, а на восьмой сессии - шириной в 15 миль. Женевская конвенция 1958 г.

---

1 United Nations, Laws and Regulations on the Regime of the High Seas, v.I, стр. 81.
2 Борисов, цит. соч., стр. 53.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

на основе предложения советской делегации (ст. 7) признает, что если ширина входа в залив не превышает двадцати четырех миль, исходной линией территориальных вод является прямая линия, проведенная через горло залива.

В современных условиях, когда необходимость защиты безопасности и экономических интересов требует увеличения ширины территориальных вод, 10 миль как максимальная ширина для заливов, входящих в состав внутренних вод, не отвечает этим требованиям. Ширина в 10 миль, а также признанная Комиссией международного права ширина 25 и 15 миль, взята произвольно, не связана с шириной территориальных вод и не вытекает из этой ширины. Поэтому подобное правило не может быть признано приемлемым для установления исходной линии территориальных вод в заливах.

Основной частью морской территории государств являются территориальные воды, поэтому и исходная линия этих вод в заливах должна быть связана с шириной территориальных вод. Ввиду этого самым подходящим принципом для определения исходной линии территориальных вод в заливах является двойная ширина этих вод. Если залив шире, то исходной линией является проведенная через залив прямая линия в том месте, считая со стороны входа, где ширина залива впервые не превышает двойной ширины территориальных вод.

В советском законодательстве до последнего времени оставался нерешенным вопрос об исходной линии советских территориальных вод в заливах. В "Положении об охране государственной границы СССР" от 5 августа 1960 г. применяется принцип двойной ширины территориальных вод (ст. 4). В "Положении" указывается, что к внутренним морским водам СССР относятся и воды заливов, бухт и лиманов, "до прямой линии, проведенной от берега к берегу в месте, где со стороны моря впервые образуется один или несколько проходов, если ширина каждого из них не превышает 24 морских миль".

Буржуазная доктрина обыкновенно считает заливы, берега которых принадлежат двум или нескольким государствам, входящими в со-

TARTU ÜLIKOOL · UNIVERSITAS TARTUENSIS · 1632

став территориальных вод прибрежных государств, независимо от ширины входа.[I]

Статьи Женевской конвенции 1958 г. также признают этот принцип, так как в конвенции указывается, что статья (ст. 7) конвенции "касается только тех заливов, берега которых принадлежат одному государству".

Все же надлежит считать, что и в том случае, когда берега залива принадлежат нескольким государствам и ширина входа в залив не превышает двойной ширины территориальных вод прибрежных государств, залив может быть признан на основании соглашения между государствами внутренними водами. Подобное право в полной мере относится к суверенным правам прибрежных государств и находится в согласии с их интересами.

В отношении устьев рек территориальные воды исчисляются от прямой линии, соединяющей наиболее далеко простирающиеся в море точки материка или островков.

Если река при впадении в море образует устье в виде залива, то здесь при установлении исходной линии территориальных вод применяются правила, которыми пользуются в отношении заливов и которые нами уже рассмотрены выше.

Вышеприведенные правила не применяются к т.н. историческим заливам, которые на основе исторической практики считаются внутренними водами, независимо от ширины входа.[2] Исходной линией территориальных вод в исторических заливах служит прямая линия, соединяющая наиболее далеко простирающиеся в море оконечности берега за -

---

I О п п е н г е й м, цит. соч., т. I,2, стр. 78; R o u s s e a u, op.cit.,cmp. 445; B u s t a m a n t e, op.cit., cmp. I56.

2 См. ст. I3 Комиссии международного права.

TARTU ÜLIKOOL · UNIVERSITAS TARTUENSIS · 1632

лива.[1]

Вопрос об исторических заливах не нашел разрешения на Женевской конференции 1958 г., хотя он был поднят делегациями Панамы.

На основе практики историческими заливами Советского Союза надо признать: Рижский залив, Азовское море,[2] Белое море на юг от линии Канин Нос до Святого Носа;[3] залив Петра Великого до линии, соединяющей устье реки Тюмень-Ула с мысом Поворотный;[4] находящиеся в Северном Ледовитом океане моря типа заливов - Чешская губа,[5] Печорская губа, Чукотское море, Восточно-Сибирское море, Карское море и море Лептевых.[6] Все эти моря являются судоходными путями Советского Союза, которые открыты для судоходства на весьма короткий

---

1 Историческими заливами в буржуазной доктрине считаются Бристольский канал и заливы Солент, Фирс-Клайд и Мори-Фирс в Англии, залив Канкаль во Франции, залив Зюдерзее в Голландии, залив Лахольм в Швеции, Варангер-фьорд в Норвегии, заливы Гудзонов, Шалери, Фанди, Консепцион и Мурамичи в Канаде, заливы Делавэрский, Чезапикский, Лонг Айленд и Монтерей в США; залив Фонсека в Средней Америке; залив Манзанита в Панаме; заливы Полкский и Анаарский в Индии. См. Jessup, op.cit. стр. 383 и сл.

2 Азовское море является внутренним морем и на основе того, что ширина его входа не превышает двойной ширины наших территориальных вод. Нельзя согласиться с мнением английского автора Хиггинса, утверждающего, что Советский Союз не имеет права закрыть указанное море для международного судоходства. См. Х и г г и н с и К о л о м б о с, цит. соч., стр. 136.

3 Декрет СНК РСФСР от 24 мая 1921 г., СУ РСФСР 1921 г. № 49, ст. 259; "Общая инструкция о взаимоотношениях органов власти СССР с иностранными военными и торговыми судами в мирное время" от 22 июня 1925 г. № 641, ст. 2; последний акт признал и Азовское море внутренним морем.

4 См. Постановление СМ СССР от 4 июля 1957 г.; А. Николаев, О заливе Петра Великого, "Международная Жизнь", 1958, № 2, стр. 50-58.

5 Декрет СНК РСФСР от 24 мая 1921 г. "Об охране рыбных и звериных угодий в Северном Ледовитом океане и Белом море" от 24 мая 1921 г. признает исключительное право на Чешскую губу на юг от линии мыс Микулина - мыс Святой Нос.

6 Международное право, 1951 г. стр. 296; Н и к о л а е в, цит. соч., стр. 207, 208; С.А. В ы ш н е п о л ь с к и й, К проблеме правового режима арктических областей, "Советское государство и право, 1952 г. № 7.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

летний период. Использование этих морей для судоходства основано на огромной работе советских ученых и моряков и может происходить только при постоянной, организованной Советским государством,помощи плавающим в этих водах судам. Использование естественных ресурсов этих вод производится советскими людьми.

Все это дает основание,как правильно отмечается в советской юридической литературе, считать вышеприведенные арктические моря внутренними водами Советского Союза. Исключительные права Советского государства на эти моря подтверждаются исторической практикой государств.

а. Советские арктические заливы и моря типа заливов.

На побережьи Советского Союза в Северном Ледовитом океане расположен ряд больших заливов, как: Чешская губа, Печерская губа, Байдарская губа, Обская губа, Хайпинский залив, залив Амбарчик, Чаунская губа и др., ширина входа в которые во многих случаях превышает двукратную ширину территориальных вод. Но кроме поименованных выше заливов в полярном районе Советского Союза, в Арктике, находится ряд морей,а именно: Берингово море, Чукотское море, Восточно-Сибирское море, Карское море, море Лаптевых и Баренцево море.

Вопрос о правовом режиме находящихся на побережьи Северного Ледовитого океана морях и больших заливах до сих пор разработан весьма поверхностно, несмотря на то, что эти лежащие на севере заливы и моря имеют для Советского Союза большое значение как в

экономическом смысле, так и в отношении безопасности.[I]

Полярные моря открыты судоходству на весьма короткий летний период /в среднем 2 месяца/. Использование этих морей для судоходства основано на огромной работе ученых Советского Союза, произведенной для исследования полярных районов.[2] При этом использование полярного района для судоходства связано с постоянными большими опасностями от движущихся ледяных масс, которые могут запереть судно, разбить его или задержать на годы во льдах. В полярных областях часто господствуют туманы, которые затрудняют нахождение узких судоходных путей между движущимися ледяными массами. Погода в полярных районах весьма переменчива и судам угрожают постоянные бури, которые могут стать опасными судам. Тяжелые климатические условия, часто ограниченная видимость затрудняют в свою очередь ориентацию и установление места нахождения судна при помощи наблюдения, почему судно очень легко может уклониться от правильного пути и сесть на мель в этих еще неосновательно исследованных морях.

I Некоторые авторы совершенно неправильно считают эти лежащие в полярном районе Советского Союза моря открытым морем вместе с вытекающими отсюда последствиями.
См. О п п е н г е й м, цит.соч.,т.I,2,стр. I60, выноска I; F a u c h i l l e, Traité de droit international public,v.I,2, p.657; W a u l t r i n, La question de la souveraineté des terres arctiques, "Revue générale de droit international public", v.XY,p.4I2 et suiv.; B a l c h, Les régions arctiques et antarctiques et le droit international "Revue de droit international et legislation comparée, v.XII, p.435.
Признание такой точки зрения буржуазными авторами вполне понятно,так как оно помогает западным империалистам провести в жизнь направленные против Советского Союза агрессивные планы,в которых т.-наз.полярная стратегия играет известную роль. С позицией, что находящиеся в Арктике в полярном районе Советского Союза, большие заливы и моря образуют части открытого моря,нельзя,конечно,согласиться,приняв во внимание их особенный характер.

2 В. Б у р х а н о в, Новые исследования советских ученых в Арктике, "Правда" от I6 мая I954 г., Его же,Научно-исследовательские работы в центральной Арктике, "Правда от 6 апреля I955 г.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

Все это требует от прибрежного государства чрезвычайно большой заботливости для обеспечения безопасного судоходства в полярных морях и для оказания помощи при плавании в полярных районах.

В Советском Союзе приняты обширные меры к обеспечению безопасности судоходства в полярных районах; происходит постоянное метеорологическое обслуживание находящихся в Арктике судов сообщениями о погоде и передача сведений о движении льдов, чтобы вовремя предупредить суда о надвигающихся бурях, туманах, движущихся льдах и т.д.; организована постоянная спасательная служба; оказывается помощь плавающим в полярных районах судам при посредстве самолетов для нахождения пути в ледяных пространствах; организована деятельность радиостанций для поддерживания связи с судами и подачи им сведений.

Заботы Советского государства о судоходстве в полярных областях дали возможность открыть северный морской путь для регулярного ежегодного пароходного движения. И ежегодно большие караваны судов направляются по северному морскому пути из Белого моря в далекие гавани Дальнего Востока и в обратном направлении.

За исследования северного морского пути в 1950 г. группе советских моряков присуждена была Сталинская премия. Обстоятельство, что полярными морями можно пользоваться для судоходства только при очень значительной помощи судам со стороны прибрежного государства, показывает уже, что их нельзя считать обычными частями открытого моря и подчинить правовому режиму последнего. Следует заключить, что северный морской путь представляет собою национальный морской путь Советского Союза и что вместе с тем мо-

TARTU ÜLIKOOL · UNIVERSITAS TARTUENSIS · 1632

ря, лежащие в Северном Ледовитом океане в полярном районе Советского Союза, исключая Беринговое и Баренцевое моря, представляют собою заливы-моря особого типа, подлежащие правовому режиму заливов.[I]

Н.Н.Зубов и А.В.Эверлинг в своей работе: "Моря земного шара" называют поэтому Восточно-Сибирское море, море Лаптевых и Чукотское море "заливами Арктического бассейна".

Вышеприведенное положение подтверждается еще тем, что арктические моря не представляют собою международного морского пути, которым пользуются суда многих государств для навигации между портами разных стран или суда разных стран для рыболовства и эксплуатации морских богатств. Этими морями для судоходства пользуются лишь советские суда, систематически плавая по Северному морскому пути, и только те иностранные суда, которые направляются с грузом в находящиеся на берегу Северного Ледовитого океана советские гавани или вывозят оттуда товары за-границу на основании заключенных соглашений с советскими организациями внешней торговли. Также рыболовство и эксплуатация иных морских богатств в этих морях производят лишь советские граждане. Таким образом, также в смысле чисто практического использования, находящиеся в Северном Ледовитом океане моря образуют собою внутренние морские воды.

Северный морской путь вдоль советского побережья Северного Ледовитого океана образует собой как бы канал, проходящий между побережьем и льдами. Этот "канал" создан напряженными усилиями советских моряков и исследователей, как и заботой Советского госу-

---

I С.А. Вышепольский, К проблеме правового режима арктических областей, "Советское государство и право", 1952, № 7; Международное право, 1951, стр.296; В.Н. Дурденевский, Проблема правового режима приполярных областей, "Вестник Московского университета", 1950, № 7.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

дарства. Вследствие этого надлежало бы применять к этому морскому пути режим морских каналов, расположенных целиком на территории одного государства. Так как морские каналы, расположенные на территории государства, являются внутренними водами, то и северный морской путь является частью внутренних морей Советского Союза.

Эти моря имеют особое экономическое значение для жителей нашего северного побережья, будучи для них своими рыбными запасами и морскими зверями главным источником существования.

Верховенство России над этими морями обосновано и исторически. Когда шведский мореплаватель Норденшильд в 1878 г. на корабле "Вега" проходил Северный морской путь, ему было испрошено для этого Шведским министерством иностранных дел особое разрешение русского правительства, которое и было дано.

Эти моря имеют существенное значение также для безопасности Советского Союза, так как Северный морской путь проходит вдоль нашего северного побережья на протяжении около 7000 километров. Проход военных кораблей иностранных государств в находящиеся в Северном Ледовитом океане моря, так же как и пролет самолетов в этих местах, угрожает непосредственно безопасности Советского Союза и требует подчинения этих морей особому режиму.

Ввиду этих обстоятельств мы можем считать моря типа залива, находящиеся в Северном Ледовитом океане в полярном секторе Советского Союза: Восточно-Сибирское море, Чукотское море[I] и море Лаптевых историческими заливами и причислить их к составу внутренних морских вод Советского Союза, и подчиненными правовому режи-

---

I Чукотское море в границах полярного сектора Советского Союза.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

му внутренних морских вод.

Историческим заливом следует считать также Карское море,[I] находящееся на нашем северном побережьи между островами Новая земля и Северная земля. Северный вход в Карское море обыкновенно наполнен ледяными массами между Новой землей и Северной землей, и главным входом в Карское море образуют с запада 3 пролива: Маточкин шар, Карские ворота и Югорский шар, а с востока также три пролива: Вилькитский, Шокальский и Красноармейские проливы.

Карское море представляет собою таким образом водное пространство между северным побережьем Советского Союза и постоянными льдами Арктики, которым можно пользоваться для судоходства весьма короткое время года (2 I/2 месяца) и куда доступ открыт через вышеназванные проливы, что следует принять во внимание при определении правового режима Карского моря.

Северный морской путь проходит по Карскому морю, почему правовой режим его имеет существенное значение для всего правового режима северного морского пути.

Россия в течение столетий регулировала внутренним законодательством правовой режим Карского моря, почему права России на это море исторически признаны другими государствами.

В 1616-1620 гг. Московский царь издал четыре указа, которыми регулировалась торговля на побережьи Карского моря и впадающих в него рек. Указами запрещается "Морской ход иностранцам" на реках Оби и Енисея. Поименованными указами таким образом воспрещалось уже 3 столетия тому назад пользование Карским морем для ино-

---

I С.А. Вышнепольский, К проблеме правового режима арктической области, "Советское государство и право", 1952, № 7, стр. 44; Большая Советская Энциклопедия, т. 3, стр. 32. W. Lakhtin, Rights over the Arctic, AJIL, Nr.24, 1930, p.713.

TARTU ÜLIKOOL UNIVERSITAS TARTUENSIS 1632

странного судоходства. На местного воеводу была возложена обязанность "проповедывать про Немецких людей всякими мерами и беречи на крепко, чтобы отнюдь в Сибирь в Мангазею Немецкие люди с моря водяным путем и сухими дорогами ходу не проискали..."[1]

Указ 1620 г. регулировал рыболовство на Карском море, так же как и правительственные распоряжения 1833 и 1869 гг., которые не вызвали протеста со стороны других государств. В связи с этим проф. Ф.Мартенс отметил: "... вопрос о принадлежности Карского моря России, надо полагать, и доныне мало занимает европейские государства, потому что распоряжения об этом море, изданные русским правительством в 1833 и 1869 гг., не вызвали ни с чьей стороны протеста. На этом основании ... можно утверждать, что Карское море фактически до сих пор принадлежит России..."[2]

Из вышеприведенных обстоятельств усматривается, что Карское море отвечает условиям, предъявляемым к историческим заливам, и его следует причислить как исторический залив к внутренним морским водам Советского Союза, считая от прямой линии, соединяющей дальше всего простирающиеся на север мысы Новой земли и Северной земли.

Находящиеся в полярной области Советского Союза моря, Баренцовое море и Берингов пролив, нельзя считать морями типа заливов и таким образом подлежащими правовому режиму внутренних морских вод, так как этими морями пользуются для международной навигации и рыболовства многие государства.

Они все-же частично лежат в полярном секторе Советского Союза и подлежат этим также специальному режиму морей полярного

---

1 Русская историческая библиотека, издаваемая Археологическою комиссиею, т.2, СПБ., 1876, стр.1078.

2 М а р т е н с, Современное международное право, т.I, стр.385; при этом следует заметить, что Мартенс все-же юридически считает Карское море открытым морем, см.там же.

сектора. Рассмотрение правового режима полярных морей вместе с правовым режимом ледяных областей, не входит в рамки настоящей работы. Все же нельзя согласиться с С.А.Вышнепольским, который считает указанные моря обыкновенным открытым морем.[1] Не следует забывать того факта, что эти моря входят в границы полярного сектора Советского Союза. Правовой режим морей, находящихся в полярном секторе вне границ территориальных вод, до сего времени, однако, не выработан в нашей литературе международного права и также во внутреннем законодательстве. Означенная существенная проблема требует также срочного разрешения.

Лежащие на берегу Баренцова моря на северном побережьи Советского Союза небольшие заливы: Чешская губа и Печерская губа все-таки следует фактически вместе с Белым морем считать историческими заливами. В отношении Чешской губы упомянутое положение непосредственно выражено в декрете СНК РСФСР от 24 марта 1921 г. "Об охране рыбных и звериных угодий в Северном Ледовитом океане и Белом море", где сказано: "Право РСФСР на исключительную эксплуатацию рыбных и звериных угодий простирается... в Чешской губе - к югу от линии мыс Микулина - мыс Святой нос..." [2]

Границы полярного сектора Советского Союза и отчасти его правовой режим определены постановлением ЦИК и СНК СССР от 15 апреля 1926 г.[3] В соответствии с указанным постановлением все земли и острова как открытые, так и в будущем открываемые, лежащие в Северном Ледовитом океане на северном побережьи Советского Союза между северным полюсом и меридианами 32°4 36" восточной долготы и 168° 49 30" западной долготы, составляют Советскую территорию,

---

1 С. Вышнепольский, К проблеме правового режима арктической области, "Советское государство и право", 1952, № 7, стр.39

2 С.У.РСФСР, 1921, № 49, ст. 259.

3 С.З.СССР, 1926, № 32, ст. 203.

TARTU ÜLIKOOL RAAMATUKOGU

включая некоторые острова Шпицбергенского архипелага между 32° и 35° восточной долготы, которые были уже признаны Советским Союзом принадлежащими к составу территории других государств.

После заключения с Финляндией мирного договора от 10 февраля 1947 г. с Советским Союзом была воссоединена Печенгская земля, исторически принадлежавшая России, и таким образом западная граница полярного района двинулась немного на запад.

Указанное постановление все-же не регулирует правового режима находящихся в полярном районе морей. Е.А.Коровин расширительно истолковывает постановление 1926 г.[I] и утверждает, что в понятие земель и островов в постановлении 1926 г. включены также постоянные льды и моря, окружающие острова. При этом Е.А.Коровин оставляет также неуточненным правовой режим полярных морей.

В интересах обеспечения безопасности Советского Союза, также как и для защиты экономических потребностей, следовало бы и внутренним законодательством считать находящиеся в нашем полярном секторе заливы типа моря историческими заливами Советского Союза, причислить их к составу внутренних морских вод и уточнить их границы.

2. ИСХОДНАЯ ЛИНИЯ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ ВОД ОСТРОВОВ.

Острова, расположенные вне территориальных вод, имеют свои собственные территориальные воды, определяемые по тем же принципам, как и на побережье материка. Существенным признаком острова является то обстоятельство, что он постоянно находится выше поверхности воды и его можно использовать в экономических целях. Возникает вопрос, можно ли принимать за острова такие скалы, постоянно выходящие из воды, находящиеся вне территориальных вод, хотя в экономических целях ими пользоваться нельзя. Следует придерживаться позиции, что такие скалы не могут быть рассматриваемые как острова. Существенным признаком острова надлежит считать наличие материка, способного быть объектом экономического пользования. Острова могут быть естественными, или же искуственно построенными в море, причем, однако, необходимо, чтобы они имели прочную связь с морским дном, базировались на дне моря и не представляли собой плавучих островов.

Второй подкомитет Гаагской конференции 1930г. в своем проек-

I Е.А. К о р о в и н, СССР и полярные земли, "Советское право" 1926, № 3.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

те сформулировал понятие острова следующим образом: "Остров есть окруженное водой пространство земли, выступающее при приливе". При этом в примечании сказано, что термин не исключает искусственного острова при условии, что он имеет участок территории и не является просто плавучим сооружением, стоящем на якоре.

В подкомитет 1930 г. было внесено предложение, согласно которому "под островом понимается поверхность земли, скалистая или нет, покрытая или не покрытая водой, связанная или не связанная с морским дном, через которую невозможно плавать судам".

Как видно, согласно этому предложению в качестве островов могут рассматриваться также мели в море, находящиеся выше поверхности воды лишь во время мелководья. Это предложение искажает понятие острова, и оно было отвергнуто.

Женевская конвенция 1958 г. (ст. 10) определяет остров как "естественное пространство земли, окруженное водою и остающееся выше уровня воды при приливе".

Из приведенного определения следует, что конвенция не признает искусственных островов.

В практике государств бывают случаи, когда маяки строятся вне территориальных вод на подводных скалах или на мелях.

В теории и практике возникли споры по вопросу о том, окружены ли такие маяки территориальными водами.

Англичанин Чарльз Рёссель в качестве третейского судьи в споре о рыболовстве в Беринговом море утверждал, что маяк, построенный на скале, "становится составной частью территории государства, сооружившего его, и объектом всех прав, необходимых для защиты территории".[1]

---

1 Х и г г и н с и К о л о м б о с, цит. соч., стр. 86.

Все же большинство авторов отрицает эту позицию.

Английский автор Оппенгейм утверждает: "Маяки должны быть приравнены к судам, находящимся на якоре и служащим маяками. Поскольку государство не может претендовать на суверенитет на территориальные воды вокруг такого стоящего на якоре судна, постольку оно не может предъявлять таких претензий и в отношении маяка в открытом море".[1]

Буржуазные государства в своей практике не требуют в настоящее время окружения маяков территориальными водами. В Англии маяки находятся вне территориальных вод на скалах Эддистона, Бель-Рока и Севенстон-Рока, но во всех этих случаях Англия не требует, чтобы они были окружены территориальными водами, хотя в данном случае и потому, что эти скалы находятся постоянно под водой.[2]

Следует отрицать позиции, требующие окружения маяков, построенных в открытом море, территориальными водами; такая практика представляет собой средство для аннексии открытого моря и противоречит принципу свободы открытого моря.

Равным образом надлежит стать на позицию, что искусственные сооружения (за исключением искусственных островов), возведенные в территориальных водах, как например, волнорезы, дамбы, знаки фарватера и т.п., не являются точками, от которых возможно исчисление ширины территориальных вод.

Исключение из этого принципа составляют молы и другие искусственные сооружения, окружающие порты. В том случае когда порт находится непосредственно на берегу территориальных вод, но не во внутренних водах, территориальные воды устанавливаются, начиная с наиболее далеко простирающихся в море портовых сооружений.

---

1 О п п е н г е й м, цит. соч., т. I,2, стр. 74.
2 Х и г г и н с и К о л о м б о с, цит. соч., стр. 86.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

Названная позиция является общепризнанной в практике государств и выражена также в Женевской конвенции 1958 г. (ст. 8).

3. ИСХОДНАЯ ЛИНИЯ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ ВОД АРХИПЕЛАГА.

Относительно архипелага, где расстояние между отдельными островами не превышает двойной ширины территориальных вод, исходную линию территориальных вод должны были бы образовать берега самых крайних островов и соединяющие эти острова прямые линии. На побережье островов исходная линия территориальных вод определяется по тем же принципам, как и на берегу материка.

Но по вопросу, когда мы имеем дело с архипелагом, единогласие отсутствует.

На Гаагской конференции по кодификации международного права 1930 г. в этом вопросе не было достигнуто соглашения. В проекте II подкомитета отмечается, что большинство членов подкомитета признало и здесь принцип 10 морских миль, как при установлении исходной линии в заливах.

Первоначальный проект конвенции, представленный на обсуждение Комиссии международного права ООН, исходит из принципа 10 морских миль. В измененном проекте, однако признается, что если расстояние между островами меньше 5 морских миль, то три или больше острова образуют архипелаг, в котором территориальные воды измеряются по прямым базисным линиям, соединяющим эти острова. Все же названный вопрос остался неразрешенным на Женевской конференции 1958 г.

По-видимому, принцип двойной ширины территориальных вод является самым подходящим принципом для установления исходной линии и при архипелаге. Если расстояние между отдельными островами не превышает двойной ширины территориальных вод, три или больше острова образуют

архипелаг и исходной линией территориальных вод является в этом случае прямая линия, соединяющая наиболее далеко простирающиеся в море оконечности берега островов. Море между островами является внутренним морем.

Советское законодательство не разрешает и этого вопроса, хотя на практике он имеет важное значение. Надо полагать, что и здесь принцип двойной ширины территориальных вод является наиболее подходящим принципом. Типичным внутренним морем внутри архипелага в границах СССР является море между Сахалина, Хоккайдо, Японии и материком.

При определении форм архипелага и его правового режима практика государств принимает в расчет исторические традиции, а также конфигурацию и географическое положение архипелага, считая часто на практике архипелагом группы островов, хотя здесь расстояние между отдельными островами и больше, чем двойная ширина территориальных вод. Исходя из исторической практики, Великобритания требует признания своего суверенитета над морем, расположенным между южным берегом Новой Гвинеи и прибрежными коралловыми рифами, шириной около 100 морских миль. Куба признает внутренним морем море между южным берегом и островами и рифами шириной также около 100 миль.[1]

На основе истрической практики Японское внутреннее море, расположенное между Японскими островами и Филиппинское внутреннее море расположенное между Филиппинскими островами признаются внутренними морями.

---

1 Хиггинс и Колумбос, цит. соч., стр. 83.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

4. ПРОСТРАНСТВО, ПОСТОЯННО ПОКРЫТОЕ ЛЬДОМ.

Затруднения при установлении исходной линии территориальных вод возникают в Арктике и в Антарктике, где берег часто покрыт постоянным льдом. Здесь возникает вопрос, следует ли исчислять территориальные воды, несмотря на то, что берег никогда не освобождается от льда, все же от линии наибольшего отлива, или же надлежит считать от края постоянного льда. Если воспользоваться первым способом, то во многих случаях вокруг островов и материков не осталось бы полосы свободных территориальных вод, а острова и материки были бы окружены лишь полосой постоянных льдов.

В теории и практике здесь до сих пор не удалось достигнуть единой позиции.

В России 29 мая 1911 г. как уже указано, были изданы "Правила о рыбном промысле в Приамурском генерал-губернаторстве", согласно которым территориальные воды считаются "от линии наибольшего отлива или от края береговых стоячих льдов".[1]

В проекте конвенции об архипелаге Шпицбергена, составленном в Осло в 1912 г., сказано, что в понятие Шпицбергена включается "море и пространство льда, окружающее его на расстоянии 8 морских миль".[2]

На конференции 1920 г., созванной для установления правового режима Шпицбергена, вышеприведенная позиция не была однако принята, ибо она не отвечала интересам империалистических великих держав, так как увеличивала ширину территориальных вод. Согласно статье I-ой конвенции 1920 г. материком считается вся территория "вместе со все-

---

1 Известия Министерства иностранных дел, 1912 г. кн. I, стр. 73.
2 "Revue générale de droit international public", v.20, 1913, стр. 282.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

ми островами и заливами, относящимися к ним."[1]

Из буржуазных авторов Роллан и Фошиль относят постоянные льды к составу материка, ввиду чего при установлении территориальных вод надлежит иметь в виду пространство, занимаемое постоянным льдом.[2]

Ряд буржуазных авторов все же признает постоянный лед частью открытого моря. Так, Лист утверждает: "Свобода моря за пределами береговых вод распространяется и на часть пространства, постоянно покрытого льдом".[3]

Из русских авторов Мартенс утверждает, что "... лед еще никем не приравнивался к суше".[4]

Многие буржуазные авторы настоящего времени признают также постоянный лед подчиненным правовому режиму морей соответственно тому, как далеко он находится от берега: если он находится в границах территориальных вод, он подчиняется правовому режиму этих вод, если же дальше, то правовому режиму открытого моря.[5]

Докладчик на IУ сессии Комиссии международного права ООН отметил, что ряд актов причисляет пространства, постоянно покрытые льдом, к составу государственной территории, но в то же время он внес предложение, чтобы проект по режиму территориальных вод не со-

---

1 Международные конвенции и соглашения, относящиеся к торговому мореплаванию, стр. 26.

2 F a u c h i l l e, op. cit., Т. I, 2, стр. 203; R o l l a n d, Une maison de jeu établie sur les glases de l'Alaska au delà limite des eaux territoriales, "Revue générale de droit international public", v. XI, 1904, стр. 340. Принцип, согласно которому постоянный лед считается частью территории государства, находит свое выражение в практике США. На побережье Аляски в 1904 г. был построен на постоянном льду вне пространства территориальных вод игорный дом для того, чтобы избежать действующих в США законов. Но, несмотря на то, что дом находился на расстоянии более 3 морских миль от берега, власти США закрыли его.

3 Лист, цит. соч., стр. 263. На той же точке зрения стоят Ф. Мартенс, Вотрен, Нидель, Джессеп, Штрупп и др.

4 Ф. М а р т е н с, Современное международное право, Т. I, стр. 384.

5 Х и г г и н с и К о л о м б о с, цит. соч., стр. 38.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

держал в себе постановления относительно этого. Докладчик опасался, что при обсуждении этого вопроса возникнут новые острые разногласия, которые еще больше затруднят достижение соглашения в вопросе о правовом режиме территориальных вод. Таким образом статьи Комиссии международного права ООН, а также Женевская конвенция 1958 г., не содержат правил по этому вопросу.

Постоянные льды, окружающие берега островов и материка в полярных районах, во многом можно использовать в таких же целях, как и сушу; они являются как бы продолжением, нераздельной частью материка и островов.[I] Поэтому при определении исходной линии территориальных вод в этих районах надо принять во внимание постоянные льды и использовать край этих льдов как исходную линию территориальных вод.

II часть. ВНУТРЕННИЕ МОРСКИЕ ВОДЫ.

§ I. Понятие и состав внутренних морских вод.

Территориальные воды соприкасаются на побережьи с внутренними морскими водами. В настоящей работе под внутренними морскими водами понимаются определенные заливы, бухты, межостровные моря, рейды и порты, составляющие часть территории государства и целиком подчиненные его суверенитету.

Внутренние морские воды образуются в результате того, что морской берег не проходит прямолинейно, а образует зигзагообразную линию, причем части моря в большей или меньшей мере вдаются в материк.

Выше, при рассмотрении исходной линии территориальных вод, мы

I См. Е.А. К о р о в и н, СССР и полярные земли, "Советское право", 1926, N 3, W. Lakhtine, Rights over the Arctic, AJIL, vol. 24, 1930, стр. 712.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

видели, что ввиду зигзагообразности берега, а также, исходя из соображений безопасности и экономических интересов, нельзя всегда установить исходную линию территориальных вод по береговой линии. При наличии береговых неровностей, а также заливов и бухт, территориальные воды исчисляются по прямой линии, соединяющей наиболее далеко вдающиеся в море части берега.

В результате такого способа исчисления территориальных вод между исходной линией территориальных вод и берегом остаются определенные части моря, находящиеся в береговых извилинах или между островами, островами, шхерами и берегом. Правовой режим этих вод, выработанный на основании внутреннего законодательства и международных договоров, значительно отличается от правового режима территориальных вод. Также правовой режим портов значительно отличается от правового режима территориальных вод, хотя порты часто расположены непосредственно на границе последних. Воды заливов, бухт, портов и других частей моря, расположенные между исходной линией территориальных вод и берегом, гораздо теснее связаны с прибрежным государством, чем территориальные воды, и имеют в отношении безопасности и экономических интересов прибрежного государства большее значение, чем территориальные воды, ввиду чего прибрежное государство своим внутренним законодательством не может предоставить в этих водах иностранным судам тех прав, которыми они пользуются в территориальных водах. На основании постановлений внутреннего законодательства и международных договоров, в этих водах признается значительно большая подчиненность иностранных судов юрисдикции прибрежного государства, чем в территориальных водах.

Характерным признаком внутренних морских вод является то, что их образуют части моря, входящие целиком в состав территории при -

брежного государства, имея при этом естественное соединение с открытым морем при посредстве территориальных вод.

Внутренние морские воды составляют часть национальных вод,[1] состоящих из озер, рек и каналов, расположенных на территории государства. К национальным водам следует причислить также большие водные пространства, которые хотя и называются морями, но которые целиком входят в состав территории одного или нескольких государств и не имеют естественного соединения с открытым морем. Такими большими частями национальных вод в Советском Союзе являются Аральское море, Каспийское море на границе Советского Союза и Ирана и Мертвое море в Палестине.[2] С географической точки зрения, эти большие водные пространства являются подлинно озерами, которые вместе с другими, находящимися на территории государства частями национальных вод следует подчинить общему правовому режиму этих вод.

С юридической точки зрения, характерно для национальных вод, что они составляют часть территории того государства, в границах которого они находятся, и подчиняются полностью его суверенитету.

Право на эксплуатацию морских богатств в национальных водах принадлежит только прибрежному государству и его гражданам. Пользование этими водами для судоходства со стороны иностранных судов может происходить, как правило, только с разрешения государства, в состав территории которого они входят. Такому общему правовому режиму подчиняются и внутренние морские воды, как одна из частей национальных вод.

Если в отношении территориальных вод, как мы выше уже видели, суверенитет прибрежных государств ограничен общепризнанной нор-

---

1 См. Международное право, Москва, 1951, стр. 308, Международное право, 1957, стр. 199, 200. А.Л. К е й л и н, Советское морское право, с. 91.

2 Находящиеся в Северной Америке большие водные пространства называются озерами, хотя они значительно больше, чем Мертвое море; О режиме Каспийского моря, см. на стр. 212 и сл.

TARTU ÜLIKOOL · UNIVERSITAS TARTUENSIS · 1632

мой международного права, признающей право мирного прохода иностранных торговых судов через территориальные воды, то в отношении внутренних морских вод этого ограничения нет. Это и является основным признаком, отличающим правовой режим территориальных вод от режима внутренних морских вод.

Все же внутренние морские воды по правовому режиму в некоторой степени отличаются от остальных частей национальных вод, что требует их отделения от других частей этих вод и их точного разграничения.

Отделение внутренних морских вод от остальных частей национальных вод обуславливается практической необходимостью, именно тем, что в отношении регулирования судоходства внутренние морские воды подчинены иному правовому режиму.

Во внутренних морских водах судоходство регулируется международными конвенциями и изданными прибрежным государством специальными правилами для регулирования торгового судоходства.

В остальных частях национальных вод судоходство регулируется специальными правилами для внутреннего водного транспорта. Например, в Советском Союзе торговое судоходство во внутренних морских водах регулируется "Кодексом Торгового мореплавания Союза ССР"[I] и в остальных частях национальных вод "Уставами внутреннего водного транспорта".

От внутренних морских вод следует отличать также закрытые моря, т.е. моря, берега которых принадлежат двум или ограниченному числу государств, и которые находятся в стороне от международных судоходных путей всеобщего пользования, образуя лишь морской путь из открытого моря в ограниченное число государств, прилегающих к по-

---

I Новый устав внутреннего водного транспорта вступил в силу с I января 1956 г., см. М.Е Х о д у н о в, Новый Устав Внутреннего водного Транспорта, "Советское государство и право", 1956, № 3, Правила внутреннего водного транспорта действующих в ГДР, см. R e i n h o l d, Seewasserstrassenordnung, Leipzig, 1959.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

бережью закрытого моря.[1]

Исходя из соображения, что закрытые моря не являются общепризнанными международными судоходными путями, их следует подчинить особому режиму, выработанному прибрежными государствами. Согласно этому закрытые моря подлежат лишь свободному пользованию прибрежными государствами. В интересах международного экономического сотрудничества они открыты также для судоходства торговым судам других государств, но закрыты военным кораблям.

К числу закрытых морей следует отнести Балтийское, Черное и Японское моря.

В ноте Советского правительства Турции от 24 сентября 1946 г., по вопросу о проливах Черного моря, сказано: "... Советское Правительство желает, прежде всего, обратить внимание Турецкого Правительства на особое положение Черного моря, как закрытого моря. Такое положение означает, что Черноморские проливы являются морским путем, ведущим лишь к берегам ограниченного числе держав, именно - к берегам нескольких морских держав".[2]

На конференции в Сан-Франциско в сентября 1951 г. в предложении Советского Союза по поводу проекта мирного договоре с Японией сказано: "1. Проливы Лаперуза (Соя) и Немуро по всему японскому побережью, а также проливы Сангарский (Цугару) и Цусимский должны быть демилитаризованы. Эти проливы будут всегда открыты для прохода торговых судов всех стран. 2. Проливы, указанные в пункте настоящей статьи, должны быть открыты для прохода лишь тех военных судов, которые принадлежат державам, прилегающим к Японскому морю"[3]

По вопросу, какие части моря входят в понятие внутренних мор-

---

1 Международное право, 1951, стр. 308,309, Международное право, 1957, стр. 222.
2 Внешняя политика Советского Союза, 1946, стр. 193.
3 А.А. Громыко, Выступление на конференции в Сан-Франциско 6 сентября 1951 г., "Правда", 7 сентября 1951 г.

ских вод, а также в отношении самого этого названия царит как в советской, так и в буржуазной юридической литературе большое разногласие.

В учебнике международного права 1947 г. сказано: " Внутренними водами являются воды портов, а также бухт и заливов, берега которых принадлежат одному государству..."[1]

Однако в учебниках, как из приведенного видно, как внутренние морские воды рассматриваются только такие заливы, берега которых принадлежат одному государству. Но такое понятие залива, в смысле внутренних морских вод, как мы уже выше видели слишком узкое.[2]

Отчасти в нашей юридической литературе в состав внутренних морских вод включаются и закрытые моря, целиком окруженные территорией одного государства, у которых отсутствует соединение с открытым морем, как например, Аральское море.[3] Как мы уже упомянули, название Аральское море является условным, употребляемым в географии, и неотвечающим правовому режиму этого водоема, так как фактически мы имеем дело с большим озером. При рассмотрении правового режима внутренних морских вод мы не можем включить в одну категорию эти морские воды и Аральское море, ибо оно недоступно судам других государств, ввиду чего здесь не возникает вопросов, связанных с международным судоходством, которые, однако, в отношении других частей внутренних морских вод имеют первостепенное значение.[4]

Отчасти в нашей юридической литературе включаются в состав внутренних морских вод заливы несмотря на ширину входа, берега которых принадлежат одному государству.[4]

I Международное право, 1947 г., стр. 246; то же определение внутренних вод имеется также в учебнике "Международное право", 1951 г., стр. 295; См. также К е й л и н, Советское морское право, стр. 51.
2 См. точнее о заливах на стр. 298 и сл.
3 См. Юридический словарь, 1956, стр. 331; Международное право, 1957, стр. 200, 201.
4 Там же.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

Но этот принцип для определения входящих в состав внутренних морских вод заливов слишком неопределенный и в практике позволял бы включение в состав государственной территории прибрежных государств больших частей открытого моря.

В буржуазной литературе вышеприведенное подразделение морских вод признают в общих чертах Хиггинс[1], Жидел[2], Перельс.[3]

При этом Хиггинс причисляет к внутренним водам только порты, рейды и определенные заливы, так что принятое им понятие внутренних вод является слишком узким.

Жидел при определении понятия внутренних морских вод придает международному морскому праву слишком большое значение и причисляет к внутренним морским водам моря, подчиненные международному морскому праву.[4] Такая точка зрения подвергает опасности суверенные права прибрежных государств на находящиеся на их территории заливы, порты и прибрежные моря, а также установление их правового режима в соответствии с интересами безопасности и экономическими потребностями прибрежных государств.

Указанную точку зрения в отношении правового режима внутренних морских вод отражают имеющиеся в международных договорах положения, которые по существу являются диктатом великих держав малым государствам и навязаны великими империалистическими державами в целях их агрессивной политики.

Правила таких заключающихся в международных договорах положений при определении правового режима внутренних морских вод, представляют собою опасность для суверенитета государств, в особенности

---

1 Хиггинс и Коломбос, цит.соч., стр. 122 и сл.
2 Gidel, op.cit., v. II, p. 10.
3 Perels, op. cit., S. 27.
4 Gidel, op. cit., v. II, p. 10.

TARTU ÜLIKOOL · UNIVERSITAS TARTUENSIS · 1632

в настоящее время, в обстановке наличия двух лагерей на международной арене и существования острой борьбы между ними.

В дореволюционной русской литературе международного права нет единой точки зрения по вопросу подразделения морей, а также понятия о внутренних морских водах.

Ф. Мартенс пользуется для обозначения понятия внутренних вод, термином: " территориальные морские воды в тесном смысле слова", указывая, что "... территориальным морем в тесном смысле называются заливы, рейды, бухты и вообще морские воды, окруженные владениями одного государства".[1]

Из вышеприведенного определения видно, что Мартенс считает заливы, несмотря на ширину входа, внутренними водами. Тем самым он придает весьма расширенное понятие внутренним водам. При таких условиях может возникнуть вопрос о подчинении открытых морей верховенству прибрежного государства, что может, однако, нанести вред международному судоходству и интересам свободы морей.

П. Казанский пользуется для обозначения внутренних морских вод термином "земельное море",[2] стремясь этим термином показать весьма близкую связь внутренних вод с территорией прибрежного государства, их принадлежность к составу территории и подчинение законам прибрежного государства.

Он пишет: "Земельным /территориальным/ морем называются небольшие части открытого моря, вдающиеся в сушу: заливы, бухты и т.п."[3] П. Казанский не дает здесь точного перечисления, какие части моря относятся к составу внутренних вод, а ограничивается лишь общими признаками.

---

1 Ф. М а р т е н с, Современное международное право, т.I, стр. 391.
2 К а з а н с к и й, цит. соч., стр. 139. Казанский утверждает: "Положение земельного моря ближе к положению твердой земли, чем положение берегового", там же, стр. 140.
3 К а з а н с к и й, цит. соч., стр. 139, 140.

А. Стоянов отождествляет внутренние воды с закрытыми морями, утверждая, что "... государственная территория состоит из воды и земли, разумея не только внутренние или закрытые моря /наше разряда А.У./ но и части океана, со включением заливов, бухт, гаваней и т.п."[1] При этом А.Стоянов не различает правового режима портов и заливов от правового режима территориальных вод, что не совпадает с интересами безопасности прибрежных государств. В. Уляницкий употребляет понятие "внутренних морских вод" только по отношению к закрытым морям.[2] Внутренние воды В.Уляницкий обозначает термином "территориальные воды" или "территориальные моря", говоря: "территориальным морем называются заливы, рейды, бухты и вообще морские воды, окруженные территорией какого-либо государства"...[3]

В. Сиверс включает в понятие "внутренних морских вод", помимо заливов, портов и рейдов, также закрытые моря и озера, чрезвычайно расширяя таким образом понятие внутренних вод.[4]

И. Овчинников не отделяет внутренних вод от территориальных вод, но причисляет заливы, рейды и порты к составу территориальных вод, утверждая: "Территориальным морем называют не только узкую полосу воды /шириной 3 мили/, идущую вдоль морского побережья, но также все бухты, рейды, заливы, шхеры, фиорды и вообще такие воды, которые вдаются в сушу и окружены владениями одного государства".[5]

В. Грабарь называет внутренние воды территориальными водами, подчеркивая так же, как и П. Казанский, близкую связь означенных морских частей с территорией прибрежного государства.[6]

---

1 А.Н. С т о я н о в, Очерки истории и догматики международного права, Харьков, 1875, стр. 359.
2 У л я н и ц к и й, цит. соч., стр. 84.
3 Там же, стр. 85.
4 В. С и в е р с, Главнейшие сведения по морскому международному праву, СПБ, 1902, стр. 3,4.
5 И. О в ч и н н и к о в, Территориальное море, "Морской сборник", 1899 г., № I, стр. 72.
6 В. Г р а б а р ь, Береговое море, "Новый энциклопедический словарь", т. VI, стр. 59.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

Из приведенных примеров явствует, что в русской литературе международного права дореволюционного времени отсутствовало полностью единство в терминологии относительно внутренних морских вод. Такой же недостаток господствует также в дореволюционной литературе в отношении вопроса, какие морские части следует считать входящими в состав внутренних морских вод.

Такие же большие расхождения в понятии внутренних морских вод, а также в вопросе о составе их, имеются в буржуазной литературе. Автор Международного права Франции Бонфис называет внутренними водами " mer interieure " - большие озера. Бонфис утверждает: "Внутреннее море - это собственно обширное водное пространство, окруженное землей со всех сторон, без прямого и явного сообщения с океаном: таковы моря Мертвое, Каспийское и Аральское".[1] Внутренние воды Бонфис считает заливами, берега которых принадлежат одному государству и соединены с океаном или с большим морем /"grande mer "/ узким каналом или проливом, берега которых принадлежат одному государству. При этом Бонфис не относит к понятию внутренних вод /или, употребляя терминологию Бонфиса, к закрытому морю/ рейды и порты, а определенные заливы рассматривает даже отдельно от внутренних вод.[2]

Голландский автор Луте различает внутренние воды в широком и узком смысле. Внутренние воды в узком смысле слова по Луте - это закрытые моря, внутренние воды в широком смысле слова - это моря, которые соединены с открытым морем узким проливом, ширина которого не превышает вдвое ширины территориальных вод.[3] Отдельно от внутрен-

---

1 H. B o n f i l s, Manuel de droit international public, Paris, 1901, стр. 272.
2 Ibidem, p. 285.
3 De Louter, Le droit international public positif, vol. I, Oxford, 1920, стр. 398.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

них вод Луте рассматривает устья рек, рейды и порты, причем относит последние по их природе /" par leur nature "/ к составу территориальных вод.[I]

Английский ученый по международному праву Оппенгейм пользуется понятием внутренних морских вод в смысле национальных вод. При этом Оппенгейм употребляет понятие закрытое море весьма неопределенно в связи с понятием о международных озерах, утверждая, что "... озеро и внутренние моря, которые окружены территориями нескольких государств и в то же время имеют судоходное соединение с морем, называются "международными озерами и внутренними морями".[2] Он причисляет к составу внутренних морских вод также порты и рейды. При рассмотрении заливов, подлежащих суверенитету прибрежных государств, он употребляет в отношении их термин "территориальные заливы".[3] Уйти не употребляет специального термина для обозначения внутренних морских вод. Он пользуется термином "морская территория государства" /maritime territory /, к которой относит заливы, устья рек, рейды, порты, а также территориальные воды.[4]

Английский автор Лорене также не употребляет термина "внутренние воды". При рассмотрении морской юрисдикции прибрежного государства он выделяет заливы, рейды и порты, но не объединяет их в одну категорию.

Филлимор также не употребляет термина "внутренние воды", хотя он говорит о разных частях моря, подлежащих специальному режиму.[5] "Право морской территории государства", утверждает он, "распространяется, как общее правило, во время морских военных действий, но

I Ibidem, стр. 399,400.

2 О п п е н г е й м, цит. соч., т. I,2, стр. 52.

3 Там же, стр. 73.

4 Wheaton, op.cit., p. 214.

5 Phillimore, op.cit., T. I, p.284.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

бухты, заливы, устья рек, которые хотя и включены в территорию одного и того же государства, но не вполне окружены его землей".[1]

Известный американский автор международного права Джессеп не употребляет термина "внутренние воды". Он говорит об определенных частях моря, образующих территорию государства: "Определенные заливы или бухты или другие пространства воды", вдающиеся в берег, он рассматривает полностью или частично, как часть территории государства.[2]

Хэйд употребляет термин "внутренние воды", к которым причисляет внутренние морские воды, так и национальные воды, т.е. реки и озера, расположенные на территории лишь одного государства. Он утверждает: "К внутренним водам относятся ... воды внутри прибрежного моря или связанные с ним и внутренние воды заливов. Они включают озера и окруженные сушей моря, целиком расположенные в пределах территории государства".[3] Таким образом Хэйд не различает национальных и внутренних морских вод, режим которых в практике государств отличается, и в различии режимов имеется практическая надобность, как мы выше уже видели.

В проектах международных конвенций по правовому режиму территориальных вод употребляется и термин "внутренние воды".

В проекте конвенции Гарвардского университета под внутренними водами понимаются воды, расположенные между территориальными водами и берегом, равно как и воды внутри земельной территории государства.[4]

Таким образом в упомянутом проекте конвенции под внутренними

I Ibidem
2 J e s s u p, op.cit., стр. 355.
3 Х э й д, цит. соч., т. 2, стр. 216.
4 Supplement to AJIL, 1929, стр. 243.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

водами понимаются как национальные водные пространства, так и внутренние морские воды.

Гаагские статьи 1930 г. употребляют также в статьях 5,8,9,11 термин "внутренние воды" без более точного определения данного термина. Но из текста статьи можно вывести, что под внутренними морскими водами понимаются как национальные, так и внутренние морские воды. На такой же точке зрения находятся и статьи Комиссии Международного права ООН и Женевская конвенция 1958 г. о режиме территориальных вод и прилежащих зон.[1]

Вышеприведенные примеры полностью показывают отсутствие единства в подразделении морей и в терминологии, а следовательно и во взглядах авторов по правовому режиму, равно как и в практике государств.

Такой недостаток указывает на необходимость внесения ясности в подразделение морей на отдельные части, и вместе с тем различения территориальных вод от внутренних морей и точного определения последних.

Устранение разногласия в точках зрения по означенным вопросам помогло бы разрешению возникающих на практике спорных вопросов по отношению к установлению государственных границ и к правовому режиму той или другой части моря, а также уменьшило бы возможность возникновения конфликтов между государствами.

Так как империалистические великие державы стремятся использовать пограничные конфликты в агрессивных целях, для развязывания агрессивных войн, то неясность в теории и в практике в отношении точного определения морских границ таит в себе многие возможности для провоцирования конфликтов. Уточнение морских границ, и также

---

1 См. например статьи 14,19,20.

правового режима, послужит также делу мира, так как уменьшит возможность для империалистических держав провоцировать столкновения на морских границах под предлогом неопределенности границ и неясности правового режима.

Таким образом рассматриваемый вопрос имеет не только теоретическое, но и большое практическое значение в смысле поддержания и развития добрососедских отношений между государствами.

На основе вышеприведенного самым правильным по нашему мнению является включение в состав внутренних морских вод заливы с входом определенной ширины, порты, рейды, межостровные моря, а также моря, расположенные между островами, скалами, шхерами и берегом,[I] если исходная линия территориальных вод проходит по этим пунктам.

Как мы выше уже видели в состав внутренних морских вод включаются заливы, ширина входа которых не превышает 24 мили, а также исторические заливы, которые несмотря на ширину входа, на основе исторической практики считаются входящими в состав территории прибрежного государства.

Включение в общее понятие внутренних морских вод морей, расположенных между берегом и исходной линией территориальных вод, позволяет то обстоятельство, что все эти части моря подчиняются единому выработанному во внутреннем законодательстве и в международных договорах правовому режиму, отличающемуся от правового режима территориальных вод, а также от режима остальных частей национальных вод.

I См. ст. 5 Женевской конвенции 1958 г. о режиме территориальных вод и прилежащих зон.

TARTU ÜLIKOOL · UNIVERSITAS TARTUENSIS · 1632

§ 2. ЗАХОД ИНОСТРАННЫХ ТОРГОВЫХ СУДОВ ВО ВНУТРЕННИЕ МОРСКИЕ ВОДЫ.

Внутренние морские воды, как выше указано, входят в состав территории прибрежного государства и они имеют право регулировать внутренним законодательством режим этих вод в соответствии с экономическими интересами и требованиями безопасности.[I] Прибрежные государства, исходя из суверенитета над внутренними морскими водами, могут регулировать заход иностранных торговых судов в эти морские воды и также закрыть известные части своих внутренних морских вод для захода иностранных судов.

Открытие внутренних морских вод для захода иностранных торговых судов может привести за собой серьезную опасность экономике более слабых государств. С открытием портов иностранным торговым судам, капиталисты империалистических великих держав получили бы возможность беспрепятственного захода со своими торговыми судами в порты экономически более слабых государств и вместе с этим и возможность конкурировать на фрахтовых рынках с судами прибрежного государства. Торговый флот экономически более слабых государств не в состоянии конкурировать на международных фрахтовых рынках с торговым флотом империалистических великих держав. Капиталисты империалистических государств вследствие разных хозяйственных связей и значительного экономического влияния могут захватить в свои руки заморский транспорт малых государств, вследствие чего доходы из международного морского транспорта поступают в пользу иностранных капиталистов. Торговый флот малых государств не в состоянии конкурировать с судовыми компаниями империалистических великих держав не только в международ-

---

I Международное право, 1957, стр. 199; К е й л и н, Советское морское право, стр. 92.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

ном морском транспорте между иностранными портами, но также в морских провозах из-за границы в порты своего государства и обратно. Это мы видели в буржуазной Эстонии, где в то время, когда большой процент тоннажа торговых судов был в бездействии, тысячи моряков были без работы; импорт и экспорт происходили главным образом на судах иностранных государств. Такое же положение было и в государствах Дунайского бассейна, где английские и французские капиталисты при помощи Дунайских комиссий на основе Парижской конвенции 1921 г. захватили в свои руки почти весь заморский транспорт, препятствуя развитию флота в этих государствах.

Открытие портов для судов заграничного плавания связано с расходами для прибрежного государства, которое должно организовать таможенный контроль, приспособить порт для принятия судов и обеспечить нормальную работу порта.

Уже из этих отдельных примеров государств видно, какие экономические затруднения могут возникнуть экономически более слабым в связи с открытием портов для захода торговых судов иностранных государств.

Этим объясняется также попытки империалистических великих держав навязать другим государствам международными договорами правовой режим портов, при котором порты открыты для захода иностранных торговых судов.

Обыкновенно эти договоры обосновны на принципе взаимности, согласно которому договаривающиеся стороны обеспечивают в портах судам другой договаривающейся стороны национальный режим.[I] Принципом взаимности империалистические великие державы стремятся пока-

I См. например ст. 2 Женевского статута о международном режиме морских портов от 9 декабря 1923 г.; Ф. М о р г а н, Порты и гавани, Москва, 1955, стр.28.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

зать, что такие договоры справедливы и полезны обеим договаривающимся сторонам. Но взаимность здесь лишь формальная, ибо фактически ни одно малое буржуазное государство на основании этих договоров не в состоянии конкурировать с местными капиталистами на фрахтовых рынках Соединенных Штатов Америки и Англии и получать пользу на основании приведенного в договоре принципа взаимности.

Наряду с хозяйственными преимуществами открытие портов дает империалистическим великим державам возможность для политического вмешательства во внутренние дела других государств в интересах своей агрессивной политики. С этой же целью западные империалисты требуют восстановления реакционного международного режима на Дунае на основе конвенции 1921 г.

Прибрежное государство в целях развития морской торговли с другими государствами, открывают известные порты для захода иностранным судам. Решение вопроса, какие порты именно открыть для иностранных судов и какие обслуживают только суда в каботажном судоходстве, относится к компетенции прибрежного государства.

Прибрежное государство имеет право разрешить этот вопрос как внутренним законодательством, так и международными договорами. Но все-же следует признать лишь такие договоры для урегулирования правового режима портов, которые заключены между действительно равноправными сторонами в взаимных интересах сторон, с целью получения взаимной выгоды, но не договоры, которые представляют собой диктат великих держав экономически более слабым государствам. Именно таким диктатом были договоры, заключенные в XIX веке между капиталистическими великими державами и Китаем, по которым Китай должен был открыть ряд своих портов судам капиталистических великих держав для осуществления экономической экспансии и порабощения китайского на-

рода. Таким же диктатом были заключенные на основе плана Маршалла двусторонние договоры, открывавшими порты т.н. маршализированных стран судам Соединенных Штатов Америки для осуществления экономической экспансии в эти страны.

Буржуазные авторы, в интересах реакционной политики своих капиталистов очень часто признают, под предлогом защиты и развития международной торговли и судоходства, свободу пользования внутренними морскими водами со стороны иностранных торговых судов.[1]

С разговорами о развитии международной "торговли и судоходства" эти авторы стараются обмануть миролюбивые народы и скрыть тот факт, что такие теоретические положения облегчают агрессивную политику империалистических великих держав, и они неприемлемы народами дорожащими своей независимостью. Американский автор Хайд, напротив, ставит доступ торговых судов во внутренние морские воды других государств в зависимость от наличия специальных соглашений. Он утверждает: "При отсутствии специального соглашения ни одно иностранное государство не вправе требовать для своих торговых судов права допуска в какой-либо определенный порт.[2]

Такой позицией Хайд желает навязать другим государствам специальные соглашения с Соединенными Штатами Америки, которые вместе с открытием портов дали бы капиталистам Соединенных Штатов Америки ряд преимуществ в экономической деятельности и торговли на территории другой договаривающейся стороны и вместе с тем помог бы им эксплуатировать народы другого государства.[3]

Институт международного права обсуждал вопрос о правовом режиме портов на своих сессиях в Гааге в 1898 г. и в Стокгольме в 1928 г.

---

1 Х и г г и н с и К о л о м б о с, цит.соч., стр.122, 123.
G. R i p e r t, Droit maritime, T.I. Paris, 1922, стр.9-10.

2 Х э й д, цит.соч., т. 2, стр. 338.

3 Такими договорами, например являются договоры "О взаимном обеспечении безопасности". См. например договор с Иорданией от 20 декабря 1951 г., United States Treaties and other International agreements, vol.3, part.3, 1952, стр.2553

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

Принятые на этих сессиях резолюции признают свободу пользования портами со стороны иностранных судов. В резолюции, принятой в 1898 г., было сказано: "По общему правилу доступ к портам и якорным стоянкам предполагается открытым иностранным судам."[1]

На сессии в Стокгольме в 1928 г. вопрос о заходе иностранных судов в порты и во внутренние морские воды вызвал весьма острые споры между участниками сессии и вопрос пришлось решить голосованием. В результате голосования 39 голосами против 9 голосов было решено признать внутренние морские воды открытыми для иностранных судов. Если в резолюции 1898 г. признавали свободу портов еще как "общее правило", то в резолюции 1928 г. это право признавалось уже в более категорической форме. В резолюции указывается, что "доступ к портам и другим частям моря, поименованным в первой статье, открыт иностранным судам".

В резолюции не отличают даже морских портов от портов, находящихся на берегу других частей национальных вод и обслуживающих только внутренний водный транспорт.

Таким образом и Стокгольмская резолюция обслуживала экспансионистскую политику империалистических великих держав.

Однако, рядом с теоретическими позициями, признающими свободу пользования портами иностранными судами, в буржуазной литературе признается также за прибрежными государствами право закрыть внутренние морские воды для захода иностранных судов.

В ст. 5 проекта № 12 "Об юрисдикции", представленном в 1927 г. Институтом Международного права Соединенных Штатов Америки международной комиссии юристов в Рио-де Жанейро, говорится: "Вход торгового судна в порты и заливы какой-либо Американской республики доп-

---

I Annuaire, v. XVII, стр. 273.

жен быть свободен в мирное время, за исключением случаев, вызванных соображениями безопасности или гигиены".[1]

Таким образом, в проекте признается право государств на закрытие портов из-за надобностей безопасности и из-за санитарных причин.

В 1930 г. военно-морской кодекс Соединенных Штатов Америки утверждал: "Закрытие портов в мирное время по различным мотивам должно быть признано законным актом государства".[2]

Победившие в Первой мировой войне великие империалистические державы, стремясь использовать победу для расширения своего господства в мире и одновременно для устранения опасного конкурента в лице Германии от мирового рынка, стремились использовать победу также для разрешения вопроса о международном режиме портов в интересах победивших империалистических великих держав, в первую очередь в интересах Англии и Соединенных Штатов Америки.

Ст. 327 Версальского мирного договора открыла союзным и объединенным государствам германские порты. В ней говорится: "Граждане Союзных и Объединенных держав, а также имущество, корабли и суда будут пользоваться во всех портах и на внутренних водных путях Германии режимом, одинаковым во всех отношениях с режимом германских граждан, имущества, кораблей и судов".

Статьей 379 Версальского мирного договора было предусмотрено последующее международное урегулирование режима портов, к которому Германия обязалась присоединиться.

В соответствии со ст. 379 Версальского мирного договора, а также со ст. 23-й устава Лиги Наций, предусмотревших в кругу обя-

---

1 Supplement to "AJIL", 1929, стр. 370, 371.
2 См. Х э й д, цит. соч., т. 2, стр. 338.

зенностей Лиги Наций обеспечение свободы коммуникации и транзита, 20 апреля 1921 г. в Барселоне под воздействием великих империалистических держав были заключены ныне еще действующие конвенция и статут о режиме судоходных водных путей международного значения [1], новыми были признаны морские пути, разделяющие или проходящие через несколько государств и служащие выходом в открытое море для двух или нескольких государств. Эти международные водные пути были признаны открытыми для судов всех договаривающихся государств на основе полного равенства их судов, грузов и пассажиров.

Барселонская конвенция признала за всеми участвующими в конвенции государствами свободу пользования портами, лежащими по берегам водных путей международного значения.

В ст. 9 конвенции было сказано: "Граждане, собственность и флаг договаривающихся государств должны во всех портах, расположенных на судоходном водном пути международного значения, пользоваться во всем, что касается пользования портом, включая сборы и платежи, равным обхождением, каким пользуются граждане, собственность и флаг прибрежного государства, под суверенитетом и властью которого находится порт". [2]

При этом конвенция непосредственно препятствовала в интересах иностранных империалистов использование портовых приспособлений прибрежными государствами для общественных целей, вмешиваясь таким образом весьма широко в экономическую жизнь расположенных по берегам этих водных путей государств. В конвенции говорится: "Публичное пользование сооружениями и приспособлениями портов, расположенных на судоходных водных путях международного значения, не должно стать препятствием разумному, вполне сообразному и действительному отправ-

---

1 Supplement to AJIL, 1924, стр. 151.
2 Ibidem.

ления свободного судоходства.[I]

Как исключение конвенция разрешила прибрежным государствам резервировать для своих подданных каботажный транспорт пассажиров и товаров, притом лишь провоз товаров национального происхождения, чем конвенция давала возможность проникнуть иностранным судам в каботажное судоходство.

Прибрежные государства могли устанавливать предписания для таможенного и санитарного контроля, для защиты растений и животных, для эмиграции и иммиграции, для импорта и экспорта в границах своей территории, но они должны были быть равны для всех участников конвенции.

Сборы прибрежные государства могли взимать лишь с судов за оказанные им услуги и для покрытия издержек по содержанию пути в судоходном состоянии.

Наконец, конвенция признала еще за всеми государствами, участвующими в конвенции, свободный транзит в согласии с Барселонской конвенцией о транзите.

Из вышеприведенного видно, как конвенция предоставила империалистическим великим державам, во главе с Англией и Францией, на территории которых даже не находилось водных путей международного значения, весьма большие возможности для захода их судов в порты расположенные на берегу таких водных путей и вместе с тем для осуществления экономической экспансии в этих государствах и захвата в свои руки их морской транспорт.

Исходя из того, что конвенция обслуживает интересы империалистических великих держав, Советский Союз не присоединился к Барселонской конвенции.

I Ibidem.

TARTU ÜLIKOOL · UNIVERSITAS TARTUENSIS · 1632

Даже ряд буржуазных государств, как Бельгии, Голландии и буржуазная Польша не ратифицировали конвенции показывающей, что и эти буржуазные государства считали Барселонскую конвенцию слишком опасной для их экономики.

Как мы уже видели, США в интересах своей агрессивной политики, требовали от других стран открытия портов для свободного захода иностранных судов, именно для того, чтобы при помощи режима портов получить дополнительные возможности для экономической экспансии в другие страны. В этих целях они, конечно, охотно подписали Барселонскую конвенцию 1921 г. Но и здесь господствующие экономические круги считали предусмотренный в конвенции национальный режим слишком опасным для экономики США и они не ратифицировали конвенции.

Кроме Барселонской конвенции 1921 г. империалистические великие державы применяли неоднократно, также после Первой мировой войны заключенные многосторонние договоры для навязывания другим государствам благоприятного для них правового режима портов.

Дунайская конвенция 1921 г. установила для портов Дунайского бассейна режим, полностью открывший эти порты судам и товарам империалистических великих держав для порабощения этих народов империалистическими великими державами во главе с Англией и Францией, представители которых играли руководящую роль в Дунайских комиссиях.

В связи с этим представитель Румынии вынужден был заявить, что: "вместо того, чтобы регулировать свободу пароходства на Дунае (конвенция - А.У.) регулирует порабощение государств".[1]

В договоре девяти держав, заключенном в феврале 1922 года в Вашингтоне была признана в отношении портов Китая т.н. принцип "открытых дверей", что открыл судам империалистических великих держав возможность расширять экспансию в Китае.[2]

Также против молодого Советского государства западные империалисты стремились осуществить свою агрессивную политику при помощи правового режима портов.

В п. 3 предъявленных Буллитом Советскому правительству условиях, на основании которых государства Антанты были согласны начать переговоры, сказано: "Железные дороги и порты, необходимые для

I А.Я. В ы ш и н с к и й, Дунайская конференция и некоторые вопросы международного права", Советское государство и право", 1949, № 10.

2 История дипломатии, т.Ш, стр. 131 и сл.

сообщения Советской России с морем, должны быть подчинены тем же правилам, которые действуют на международных дорогах и в портах остальной Европы".[1]

Так мы видим, как после Первой мировой войны империалистические великие державы весьма энергично стремились использовать правовой режим портов в интересах своей агрессивной политики.

9 декабря 1923 г. в Женеве была заключена конвенция и статут о международном режиме морских портов. Конвенция, опять в интересах империалистических великих держав, обеспечила в морских портах "нормально посещаемые морскими судами и служащие для внешней торговли" участвующих в конвенции государств национальный режим" в отношении свободы доступа в порт и его использования, а так же полного пользования льготами, которые он предоставляет для судоходства и коммерческих операций их судам, их товарам и их пассажирам.

Установленные таким образом равенства обращения распространяются на всякого рода льготы, "касающиеся предоставления мест у причалов, выгрузки и погрузки, а также всякого рода пошлины и сборов, взимаемых от имени или для правительства, официальных властей, концессионеров или всякого рода учреждений".[2]

Это была первая многосторонняя международная конвенция, которая открыла морские порты на началах взаимности торговым судам участвующих в конвенции государств.

Уже заключение этой конвенции само по себе показывает, что в международном праве не существует обязанности прибрежных государств открывать порты иностранным судам, как утверждают некоторые буржуазные авторы.

I Там же, стр. 62.
2 "Морское право и практика", вып. 40, Ленинград, 1959, стр. 46 и сл.

TARTU ÜLIKOOL · UNIVERSITAS TARTUENSIS · 1632

Но эта конвенция обязывает лишь участвующие в ней государства и кроме того, как это видно из предписаний конвенции, она не касается всех портов, а лишь тех, которые служат для внешней торговли. Конвенция не касается также каботажного судоходства, бункерной и лоцманской служб.[1]

Очевидно, что и эта конвенция носит отпечаток обслуживания интересов империалистических великих держав, которые на основании этой конвенции получают возможность беспрепятственно заходить в порты других участников конвенции государств для осуществления экономической экспансии.

В связи с этим даже ряд буржуазных государств, исходя из необходимостей защиты своих экономических интересов, не присоединились к указанной конвенции.

Советский Союз не участвует в Женевской конвенции 1923 г.

Между буржуазными государствами действуют в настоящее время еще Женевская конвенция и статут о международном режиме морских портов. Но весьма небольшая часть государств участвует в этой конвенции. В государствах, не участвующих в конвенции режим портов регулируется внутренним законодательством и двухсторонними договорами.

Из великих империалистических держав Соединенные Штаты Америки не участвуют в Женевской конвенции, так как американские судовладельцы смотрели на это "как на возможное косвенное наступление на законы, касающиеся прибрежной территории".[2]

Женевский статут 1923 г. предусматривает ряд исключений в открытии морских портов.

---

1 См. ст. 9, 10 и 11 Женевского статута, там же, стр. 48.
2 Х и г г и н с и К о л о м б о с, цит. соч. стр. 301.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

Ст. I6 статута предусматривается, что безопасность государства и его жизненные интересы могут заставлять его закрыть известные порты. Этот принцип признается внутренними законодательствами всех буржуазных государств.

В Голландии на основании королевского декрета от 7 ноября I9I2 г. заход иностранных судов в порты и их проход через Европейские воды Королевства Голландии могут быть при известных обстоятельствах запрещены или подчинены особым условиям.

В Италии на основании закона от I6 июня I9I2 г.: "Транзит и пребывание национальных и иностранных торговых судов могут быть запрещены в какое бы то ни было время ... и в любом определенном месте внутри и вне морей государства, если это будет признано необходимым в интересах национальной обороны".[I]

Резолюции Института международного права I898 и I928 гг. признают также право государств закрывать известные морские порты как судам иностранных государств, так и известным судам данного государства.

В практике буржуазных государств закрываются для захода иностранных судов военные порты и доки, где производится постройка военных кораблей, ремонт и перестройка их, а также в гавани и в части гаваней, где расположены арсеналы.

Такое изданное в целях безопасности запрещение распространяется обыкновенно помимо иностранных судов также на торговые и другие частновладельческие суда данного государства, так же как и на государственные суда, не входящие в состав морского флота.[2]

I G i d e l, op.cit., v.II, cmp.54.

2 Х а й д, цит.соч., т. 2, стр.339; Х и г г и н с и К о л о м б о с, цит. соч., стр. I28; G i d e l, op.cit., v.II, cmp. 57.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

В Женевской конвенции 1923 г. не говорится о военных портах, также об их закрытии прибрежным государством, так как указанная конвенция регулирует лишь правовой режим морских портов, обслуживающих внешнюю торговлю.

Резолюции Института международного права 1898 и 1928 г. признают право закрытия военных портов. В ст. 4 резолюции 1928 года сказано: "Должны быть рассматриваемы как закрытые порты, доступ в которые запрещен судам без различия флага: порты исключительно военные в местах нахождения арсеналов, предназначенных для постройки и вооружения морских сил государства".[1]

В практике буржуазных государств закрывается также для захода иностранных судов порты, обслуживающие каботажное судоходство и рыболовные порты. Порты могут быть прибрежным государством временно закрыты в том случае, если в них вспыхнула эпидемия заразных болезней. В этом случае закрытие порта не происходит непосредственно в интересах прибрежного государства, но как раз в интересах судна и также других государств, куда судно направляется из зараженного порта, так как суда могут распространять болезнь.

На Женевской морской конференции 1958 г. вопрос об открытии портов для захода иностранных судов возник в связи с обсуждением статей конвенции касающихся мирного прохода иностранных торговых судов через территориальные воды.

На Женевской конференции Голландская делегация сделала предложение дополнить ст. 14 п.4 конвенции (ст. 15 п.4 АМП) указанием, что суда всегда имеют право проходить через территориальные воды в целях захода в порт.[2]

---

1 'Annuaire', 1898, стр. 273.
2 United Nations, Conference on the Law of the Sea, vol.III, стр.79.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

На основе предложения Голландии можно было бы сделать вывод, что все порты открыты для захода иностранных судов.

В такой редакции предложение Голландии было в явном противоречии с суверенными правами прибрежных государств во внутренних морских водах и оно было отклонено.

В практике буржуазных государств известны ряд различных политических причин для закрытия портов торговым судам отдельных иностранных государств.

В 1931 г. Государственный секретарь Соединенных Штатов Америки объявил, что он считает нежелательным заход судов носящих флаг Маньчжоу в порты Соединенных Штатов Америки,[1] так как они еще не признали созданного Японией в Маньчжурии марионеточного правительства.

Весьма часто буржуазные государства пользуются закрытием портов для политики дискриминации вновь образовавшихся государств, в особенности против государств социалистического типа, показывая этим свою враждебность к социалистическому строю. Франция до признания Советского Союза разрешала заход советских судов лишь в 3 порта, а именно: в Гавр, Марсель и Дюнкирхен. Если советские суда заходили в другие порты за незнанием или в случае нужды, они принуждены были покинуть порт. Во время стоянки в порту экипажу не разрешалось сойти на берег. Этими незаконными средствами Франция показывала свою враждебность по отношению к молодому Советскому государству.

Ограничения по отношению к советским судам действовали до признания Францией Советского Союза, т.е. до 28 октября 1924 г.[2]

---

1 Х а й д, цит. соч., т. 2, стр. 339, выноска 4.
2 G i d e l, op.cit., v. II, стр. 46.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

США, проводя политику непризнания Китайской Народной Республики и совершая разные акты агрессии против нее,[1] закрыли и свои порты для захода судов плавающих под флагом КНР.

Эти акты еще раз показывают, как режим морских портов используется империалистическими державами в целях проводимой ими агрессивной политики.

Ограничения, установленные прибрежными государствами в отношении захода иностранных судов в порты, так же как список открытых для захода иностранных торговых судов доводятся до всеобщего сведения в соответствующих официальных "извещениях мореплавателям".

§ 3 ЗАХОД ТОРГОВЫХ СУДОВ ИНОСТРАННЫХ ГОСУДАРСТВ В ПОРТЫ СОВЕТСКОГО СОЮЗА.

Заход торговых судов иностранных государств в советские порты был регулирован в 1920-1921 гг. по радио всем государствам, переданным распоряжением 23 декабря 1921 г. указом РВС за № 2933 были установлены особые правила о заходе иностранных торговых судов в советские порты, а именно: "Правила подхода иностранных коммерческих судов к русским портам",[2] действовавшие до 1925 года, когда циркуляром Гидрографического управления от 20 января 1925 г. за № 18 были установлены новые правила: "Правила захода коммерческих судов в порты СССР".[3]

Заход иностранных торговых судов и пребывание их в портах Советского Союза регулировала еще "Общая инструкция о взаимоотношениях органов власти СССР с иностранными, военными и торговыми судами в мирное время",[4] установленная циркуляром РВС от 22 июня 1925

---

1 Цин-Ху-Цзи, История американской агрессии на Тайване, Москва, 1956, стр. 118 и сл.
2 Приказ РВС РСФСР от 28 декабря 1921 г. за № 2933.
3 Циркуляр Гидрографического управления от 20 января 1925 г. № 18.
4 Приказ РВС СССР от 23 июня 1925 г. № 641.

за № 841.

В 1926 г. Гидрографическое управление установило новые инструкции о заходе торговых судов в порты Советского Союза, а именно: "Правила захода коммерческих судов в порты СССР",[1] которые были дополнены инструкциями Народного Комиссара Путей Сообщения от 1928 и 1930 гг.[2]

Указанные инструкции действовали до 1938 года, когда Гидрографическим управлением были установлены новые правила, а именно: "Правила захода судов морского торгового флота заграничного плавания в порты СССР".[3] Новые правила для захода судов заграничного плавания в советские порты введен в действие в 1953 году.[4]

Заход иностранных судов в порты Советского Союза регулируется еще: Ст. 28 таможенного кодекса Советского Союза от 19 декабря 1928 г., с изменениями от 24 июля 1929 г., от 6 ноября 1929 г., от 23 января и 22 октября 1930 г., также приказ Главного Таможенного управления от 9 июня 1938 г., устанавливающий: "Правила приема и отпуска Советских судов морского флота заграничного плавания и иностранных судов, а также погрузки и разгрузки грузов внешне-торгового оборота".[5]

На основе этих актов торговым судам иностранных государств предоставлено право заходить в порты Советского Союза открытым для заграничного плавания наравне с торговыми судами заграничного плавания Советского Союза.[6]

---

1 Циркуляр Гидрографического управления от 12 октября 1926 г. № 347.
2 Приказы НКПС от 14 февраля 1928 г. № 751; от 14 июля 1929 г. № 935, с дополнением 26 января 1930 г. № 1308.
3 "Извещение мореплавателям" Гидрографического управления, Сборник № 12, 1938 г.
4 "Извещения мореплавателям", 1953, № 13.
5 Приказ Главно Таможенного Управления от 9 июля 1938 г., № 20/оп.
6 "Извещение мореплавателям" 1938, № 12; 1953, № 13, см.также Приказ Главного Таможенного Управления от 9 июля 1938 г. № 20/оп.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

В этом выражается желание Советского государства на развитие добрососедских торговых отношений со всеми государствами мира на основе полного равноправия и взаимной выгоды. В этом заключается диаметральное отличие между Советскими правовыми актами и правовыми актами буржуазных держав, регулирующих заход иностранных судов в порты, которые ставят себе именно цель получить от других государств разные преимущества своим судам для захода в порты других государств в интересах экономической экспансии.

Хотя в "Правилах" непосредственно не упоминаются иностранные суда, это вытекает из смысла статьи, где говорится вообще о торговых судах заграничного плавания как Советского Союза, так и иностранных государств.

Предоставление права на заход иностранным торговым судам в порты Советского Союза наравне с судами заграничного плавания Советского Союза выражено и в ряде других актов, регулирующих заход судов в порты СССР. В ст. 5 общей инструкции 1925 г. было сказано: "Приход иностранных судов допускается во все порты, в которых имеются таможенные органы, а также в порты, открытые для захода иностранных судов совместными распоряжениями НКИД, НКВТ, НКПС и ОГПУ". В общей инструкции говорится даже о дополнительном открытии портов иностранным судам совместными распоряжениями министерства.

Список портов Советского Союза, постоянно обслуживающих заграничное плавание, утверждается Гидрографическим управлением. Изменения в нем делаются циркулярами Гидрографического Управления и доводится до общего сведения в официальном издании "Извещение мореплавателям".

Для заграничного плавания открыты следующие советские порты:

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

в) На Балтийском море: Вентспилс, Выборг, Высоцк, Клайпеда, Ленинград, Пярну и Рига; б) В Северном бассейне: Архангельск, Игарка, Кемь, Кереть, Ковда, Мезень, Мурманск, Нарьян-Мар, Онега и Умба; в) В бассейне Черного моря: Батуми, Белгород-Днестровский, Жданов, Измаил, Килия, Новороссийск, Одесса, Поти, Рени, Туапсе и Херсон; г) в бассейне Тихого океана: Александровск-Сахалинский, Находка, Невельск, Октябрьский, рейд Макаровский, рейд Макарова, рейд Поронайск, Углегорск, Холмск и Шахтерск.[1]

"Правила" регулирующие заход торговых судов в порты Советского Союза применяются ко всем иностранным судам, за исключением лишь торговых судов тех иностранных государств, в отношении которых в виде реторсии применяется особый ограничительный режим в ответ на то, что в этих странах ограничивается заход советских судов в порты и торговля с Советским Союзом.

В § 3 "Общей инструкции" 1925 г. было сказано: "... В портах же, гаванях и на рейдах все иностранные суда пользуются определенными ниже правилами, за исключением судов тех стран, с которыми мы ведем войну, или к судам, к которым по распоряжению центрального правительства СССР применяются какие-либо репрессии, в каковых случаях даются специальные о том указания".

Ограничения применялись в 1924 г. в отношении к судам, прибывающим из Румынии "... которые не допускаются в советские порты вследствие враждебной посадки на них в Румынии высылаемых"[2].

Ограничения применили также к судам Франции в связи с тем, что Франция, как мы выше видели, препятствовала заходу советских судов во французские порты. Судам Франции разрешен был заход лишь

---

1 См. В.Ф. М е ш е р а, Морское право, вып. III, стр. 15.
2 "Известия" ЦИК СССР от 28 февраля 1924 г. № 42; см. также телеграмму Цюрупа от 3 марта 1924 г. смотрителям Черноморских гаваней. См. "Внешняя политика СССР", Сборник документов", т.II, стр.828.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

в три порта, а именно: в Батуми, Одессу и Новороссийск.[1] Вышеупомянутые ограничения были обоюдно отменены вместе с установлением дипломатических отношений Советского Союза с Францией 28 октября 1924 года.

Эти акты были вызваны действиями иностранных государств, которые ограничили права советских судов в своих портах, и их целью была защита законных прав молодого Советского государства за границей.

Постановлением СНК СССР от 20 января 1930 г. Народному Комиссариату внешней торговли было предоставлено право в отношении тех государств, которые применяли особый ограничительный режим к торговле с Советским Союзом, применять различные ограничения, в том числе совместно с Народным Комиссаром Путей Сообщения "меры к совершенному прекращению или максимальному сокращению использования портов".[2]

Ограничения на основании указанного постановления применялись в отношении буржуазных государств как ответные меры на проводимую этими государствами дискриминацию Советского Союза, и целью этих ограничений являлись защита законных прав Советского Союза за границей. На практике эти ограничения дали положительный эффект.

Помимо морских портов, обслуживающих заграничное плавание, в Советском Союзе согласно § I "Правил" 1938 г. открыты еще определенные пункты зверобойным судам иностранных государств. Соответственно примечанию к § I: "Список пунктов, открытых для иностранных зверобойных судов, а также правила захода в них, объявляется в Извещениях мореплавателям Гидрографического Управления РККФ".

I "Внешняя политика СССР". Сборник документов, т. II, стр. 823.
2 Ф.И. К о ж е в н и к о в, Учебное пособие по международному публичному праву, Москва, 1947, стр. 212.

TARTU ÜLIKOOL · UNIVERSITAS TARTUENSIS · 1632

Формальности, которые должны быть выполнены иностранными судами для захода в порты Советского Союза, предусмотрены в правилах 1953 г. "О заходе судов морского торгового флота заграничного плавания в порты СССР", а также в правилах "О приеме и отпуске советских судов морского флота заграничного плавания и иностранных торговых судов, а также погрузки и выгрузки грузов внешнеторгового оборота".[1]

Порядок схода на берег лиц судового экипажа иностранных торговых судов регулируется Постановлениями СНК СССР от 25 ноября 1926 года и 28 июня 1935 года. Постановления предоставляют лицам судового экипажа иностранных торговых судов в согласии с международными обычаем, право сходить на берег, пребывать на территории порта и портового города во время стоянки судна в порту Союза ССР по особым пропускам, выдаваемым контрольно-пропускными пунктами, с одновременным предъявлением национального документа (мореходной книжки), который должен быть снабжен фотокарточкой владельца документа.[2]

Пропуска выписываются на судне и выдаются капитану для раздачи под роспись лицам судового экипажа.

Права консулов иностранных государств в отношении торговых судов своего отечества определены в соответствующих консульских конвенциях.

Однако, отсутствие консула или его представителя не препятствует производству соответствующих действий нашими властями, как это отмечено в ст. 8 "Общей инструкции", где сказано: "Указанные действия производятся независимо от присутствия или отсутствия консула при их совершении".

---

1 Приказ Главного таможенного управления от 9 июля 1938 г. № 20/оп.
2 СЗ СССР, 1935, отд. I, № 34, ст. 303.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

Задачи и право консулов Советского Союза в иностранных портах относительно советских судов установлены в "Консульском уставе", равно как и в соответствующих консульских конвенциях.

Лоцманскую службу при заходе иностранных судов в советские порты регулирует приложение У к КТМ, где в статье I говорится: "Проводка судов на подходах к морским торговым портам Союза ССР и в пределах вод этих портов осуществляется исключительно государственными морскими лоцманами. Районы лоцманской проводки как обязательной, так и не обязательной устанавливаются Народным Комиссариатом водного транспорта и публикуется в "Извещениях мореплавателям".

Районы, в которых проводка лоцмана обязательна, указываются также в обязательных постановлениях порта.[I]

На основе приказа Наркомвода от 20 марта 1936 года проводка лоцмана для иностранных судов, посещающих порты Союза ССР, обязательна ..." б) для ввода судна с внешнего рейда в порт и отшвартовки, а также для отшвартовки и вывода из порта на внешний рейд; в) для перешвартовки ... и вообще для перестановки в пределах порта".[2]

В согласии с правилами ст. 70 КТМ иностранные суда могут ввозить товары из-за границы в порты Советского Союза на основании взаимности. Таким образом, если какое-либо иностранное государство запретит советским судам ввоз товаров в свои порты, возможно также запретить судам соответствующего иностранного государства ввоз товаров в порты Советского Союза постановлением СМ СССР.

Ст. 70 КТМ говорит о провозе пассажиров иностранными судами

I Пособие для лоцмана, 1952, стр. 14.
2 Приказ Наркомвода от 20 марта 1936 г. № 62/ЦЗ "О корабельном грузовом и лоцманском сборах", раздел "Лоцманский сбор", ст. I.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

из иностранных портов в Советский Союз; здесь понимаются лишь отдельные пассажиры, но не перевозка пассажиров по регулярным судовым линиям.

Циркуляр Народного Комиссара Путей Сообщения от 7 апреля 1927 г. за № 9381 требует для открытия регулярной судовой линии между портами Советского Союза и иностранными портами со стороны иностранных судов каждый раз особого разрешения и выполнения соответствующих особых условий.

В 1956 г. было заключено, например, соглашение между Францией и Советским Союзом для открытия регулярной судовой линии между советскими портами на Балтийском море и французскими портами.

Как указано, иностранные суда могут заходить лишь в порты, открытые для заграничного судоходства. Заход иностранного судна в порт, предназначенный для каботажного судоходства без необходимой причины, может привести к привлечению к ответственности капитана иностранного судна и виновных в этом лиц на основании советских законов.

Кроме внутреннего законодательства, заход иностранных судов в наши порты и использование ими наших портовых сооружений регулируется заключенными Советским Союзом договорами о торговле и мореплавании.

В основе этих договоров обеспечивается другой договаривающейся стороны национальный режим или режим наибольшего благоприятствования. Указанный режим на основании договоров о торговле и мореплавании распространяется на заход судов в порты и на пользование портами.

Так, например, заключенный Советским Союзом с Болгарией I ап-

TARTU ÜLIKOOL · UNIVERSITAS TARTUENSIS · 1632

реля 1948 года договор о торговле и мореплавании обеспечивает[1] "Судам каждой из договаривающихся Сторон, их экипажам, пассажирам и грузам ... в портах другой Стороны режим наибольшего благоприятствования в отношении входа, выхода и пребывания в них; погрузки и выгрузки; сборов и налогов всякого рода ... в отношении причаливания судов, предоставления им мест погрузки и разгрузки в портах и на рейдах, снабжения горючим, смазочными материалами, водой и провиантом, ремонта..."[2]

И в этих правилах торговых договоров, заключенных на началах полного равноправия договаривающихся сторон, выражается стремление Советского Союза к добрососедскому сотрудничеству с другими народами и государствами на взаимную выгоду обеих сторон.

§ 4 ЗАХОД ИНОСТРАННЫХ ВОЕННЫХ КОРАБЛЕЙ ВО ВНУТРЕННИЕ МОРСКИЕ ВОДЫ.

Прибрежное государство, исходя из своего суверенитета во внутренних морских водах, имеет право запретить заход военных кораблей иностранных государств во внутренние морские воды.[3]

Военные корабли образуют основную часть морской силы каждого прибрежного государства и их свободный заход во внутренние морские воды другого государства угрожает его безопасности. Надобность обе-

---

1 Национальный режим обеспечен норвежским судам на основании договора о торговле и мореплавании, заключенного с Норвегией в 1925 году (ст.19); См. К о р о л е н к о, цит.соч., стр. 219.

2 См. К о р о л е н к о, цит.соч., стр. 299.

3 В советской науке международного права в полном согласии с надобностями обеспечения безопасности прибрежного государства признается право прибрежных государств закрывать свои внутренние морские воды для захода иностранных военных кораблей, см. Международное право, 1947, стр. 249; Международное право, 1951, стр. 297; Международное право, 1957, стр. 205; К е й л и н, Советское Морское право, стр. 92.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

спечения, безопасность прибрежного государства требует запрещения захода иностранных военных кораблей во внутренние морские воды.

Как находящуюся на территории государства часть армии, так и военные суда, пребывающие в портах, соответствующее иностранное государство может использовать в агрессивных целях для развязывания войны против другого государства, получив при помощи таких находящихся на территории иностранного государства военных частей большие тактические преимущества.

Использованные империалистическими державами для развязывания агрессивных войн предательские методы, как например, предательское развязывание войны Японией против России в 1904 г. и против Соединенных Штатов Америки во Второй мировой войне; вероломное нападение Гитлеровской Германии на Советский Союз - все это показывает, что империалистические великие державы могут использовать пребывание своих военных кораблей во внутренних морских водах других государств в целях развязывания агрессивной войны.

24 марта 1927 г. находящиеся на рейде Нанкина военные корабли Соединенных Штатов Америки и Англии открыли огонь по мирным жителям города, что послужило сигналом китайской национальной буржуазии для вступления в борьбу вместе с иностранными империалистами против революции в Китае, в результате чего китайская революция была временно поражена. "Стреляя в Нанкин и предъявляя ультиматум, империалисты хотели сказать, что они ищут поддержку национальной буржуазии для совместной борьбы против китайской революции".[1]

Многие буржуазные ученые в полном согласии с необходимостями обеспечения безопасности признают право прибрежного государства закрыть свои внутренние морские воды иностранным военным кораблям,

---

1 И.В. С т а л и н, Сочинения, т. 9, стр. 225.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

ны можем назвать Бонфиса, Твисса, Ортолана, Оппенгейма, Хайда, Лутэ, Фенвика, Рута, Гоулда и др.[1]

Хайд утверждает: "Всякое государство может, не совершая этим какого-либо нарушения международного права, закрыть свои порты даже в мирное время для иностранных военных кораблей или для других иностранных государственных судов".[2]

Право прибрежного государства запретить заход иностранных военных кораблей во внутренние морские воды признала и Англия в 1876 г. в своем докладе особая комиссия, а именно "Королевская Комиссия о беглых рабах". В докладе отмечено: "Правительство Ее Величества не может отрицать права какого-либо иностранного монарха запретить британским военным кораблям входить в его гавань."[3]

Русские дореволюционные авторы Мартенс, Ульяницкий, Стоянов признают, в согласии с интересами безопасности, право прибрежных государств закрыть внутренние морские воды иностранным военным кораблям.[4]

Женевская конвенция 1958 г. "О территориальных водах и прилежащих зонах", предоставляя прибрежным государствам право требовать от иностранных военных кораблей для прохода через территориальные воды предварительного разрешения, тем самым признает и право прибрежных государств закрыть свои внутренние морские воды для захода иностранных военных кораблей.

Напротив, ряд буржуазных авторов, как Штерк, Лист, Перелли[5]

---

1 B o n f i l s, op.cit, cmp.353; T w i s s, op.cit., v.I, cmp.272. O p p e n h e i m, op.cit., т.I, 2, cmp.82; Х э й д, цит.соч., т.2, стр.339, 340; L o u t e r, op.cit., v.I, cmp.430; Fenwick, op.cit, cmp.227; Gould, op. cit. cmp.380.

2 Х э й д, цит.соч., т.2, стр. 339, 340.

3 Цитируется по G i d e l, op.cit. v.II, cmp.60.

4 М а р т е н с, Современное международное право, т.II, стр. 248; У л я н и ц к и й, цит.соч., стр.90; Стоянов, цит.соч., стр.361.

5 Stoerk, Holzendorff, op.cit., Bd.II, S.433 u.folg.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

и в особенности же современные буржуазные авторы Руссо, Селль, Кельзен, в согласии с интересами агрессивной политики империалистических государств, признают право захода иностранных военных кораблей в порты.

Так Лист утверждает: "Иностранные государственные суда для пребывания в национальных водах и гаванях чужого государства не нуждаются в особом разрешении ..."[1]

Перельс утверждает: "Морские гавани всех наций открыты военным судам государств, находящихся в состоянии мира".[2]

Из современных авторов Хиггинс признает лишь право прибрежного государства регулировать заход иностранных военных кораблей, говоря: "Заход военных судов даже в торговые порты может быть подчинен определенным ограничениям как в отношении числа судов, допускаемых в порт, так и в отношении продолжительности их пребывания в нем".[3] При этом, как мы видели, Хиггинс признает вытекающую из международного права обязанность государств открывать свои порты иностранцам, то-есть, также иностранным военным кораблям.

Гидель утверждает: " ... доступ в свои порты или воды предполагается открытым иностранным военным судам".[4]

Также Уйти признает право иностранных военных кораблей для захода в порт, утверждая: "... Но правило, применяемое к армиям, не должно равным образом применяться к военным кораблям, входящим в порты дружественной державы. Вред, связанный с проходом какой-либо армии через обитаемую страну и опасности, повсюду сопровождающие такой проход, не должны давать повода к недопуску какого-либо воен-

---

1 Л и с т, цит. соч., стр. 257.
2 P e r e l s, op.cit., S.79,80.
3 Х и г г и н с и К о л о м б о с, цит. соч., стр. 123.
4 G i d e l, op.cit., v.II, cmp.59.

TARTU ÜLIKOOL · UNIVERSITAS TARTUENSIS · 1632

ного судна без специального распоряжения в дружественный порт".[1]

В сессиях Института международного права в Копенгагене в 1898 г. и в Стокгольме в 1928 г. принятый регламент о правовом положении судов и их экипажа в иностранных портах признается право захода военных судов в иностранные порты. В ст. 10 регламента сказано: "что порты открыты иностранным военным судам при условии, что они строго соблюдают при их заходе и пребывании правила, на основании которых допущен их заход".[2]

В вышеназванном проекте № 12 Американского Института международного права 1927 г. "Об юрисдикции", представленном международной комиссии юристов, в ст. 6 сказано: "Заход военных судов полностью зависит от согласия республики-суверена порта. В мирное время наличие такого согласия будет предполагаться".[3]

На такой позиции, как утверждает Хейд, находится практика Соединенных Штатов Америки, так как "с американской точки зрения следует считать общепризнанным, что при отсутствии прямых доказательств запрещения порты, открытые для иностранных торговых судов, не закрыты и для захода иностранных военных кораблей".[4]

Взгляды буржуазных авторов, признающих свободу захода иностранных военных кораблей во внутренние морские воды других государств обслуживают цели агрессивной политики империалистических великих держав и находится в явном противоречии с безопасностью государств, поэтому эти взгляды не могут быть поддержаны государствами борющимися за международный мир и безопасность народов.

---

1 W h e a t o n, op.cit., стр.133; См.также R o u s s e a u, op.cit., стр.428; S c e l l e, op.cit., стр.414,415; K e l s e n, op.cit., стр.22.

2 "Annuaire", v.XYII , стр.273; v.XXXII, стр.740.

3 Х а й д, цит.соч., т.2, стр.338, выноска 3; Supplement to AJIL, 1929, april, стр.372.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

Прибрежное государство, допуская заход иностранных военных кораблей в свои внутренние морские воды, имеет право регулировать внутренним законодательством этот заход, установив такие условия для захода, при которых военные корабли иностранных государств не могут угрожать его безопасности и совершать акты нарушающих суверенные права прибрежных государств во внутренних морских водах.

Когда военный корабль иностранного государства не выполняет установленных прибрежным государством правил, оно может потребовать немедленного ухода военных кораблей из своих внутренних морских вод, применяя для этого в случае необходимости даже силу.

Наряду с внутренним законодательством прибрежное государство имеет, конечно, право регулировать заход иностранных военных кораблей во внутренние морские воды международными договорами.

В буржуазных государствах заход военных кораблей во внутренние морские воды регулируется главным образом внутренним законодательством, причем законодательство в интересах безопасности прибрежного государства обыкновенно ограничивает число военных кораблей одновременно заходящих в порт, продолжительность стоянки судов и устанавливает еще подробно другие условия захода.

Ряд буржуазных государств требуют для захода иностранных военных кораблей предварительного извещения, другие же предварительного разрешения полученного дипломатическим путем. Ограничения не распространяются на военные суда, на борту которых находятся глава иностранного государства или аккредитованный в прибрежном государстве дипломатический представитель, также на военные суда, которые на основании международных конвенций выполняют особые задания.[I]

I Х и г г и н с и К о л о м б о с, цит.соч., стр. 188.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

В Великобритании заход иностранных военных кораблей во внутренние морские воды регулирует Адмиралтейский меморандум "о порядке посещения иностранными военными судами Великобритании и Северной Ирландии". Основные требования указанного меморандума являются следующими: I) не требуется особого разрешения иностранным военным кораблям, числом не свыше трех, для посещения укрепленных или неукрепленных портов, гаваней, рейдов, устьев или судоходных рек в Соединенном королевстве. Извещение о предполагаемом посещении военных кораблей должно всегда идти через обычные дипломатические каналы, с тем расчетом, чтобы, если это позволяют обстоятельства, оно было получено не позднее, чем за неделю до начала предполагаемого посещения; 2) как правило, не более трех иностранных военных кораблей одной страны могут одновременно входить или находиться на стоянке в укрепленном или неукрепленном порту, гавани Соединенного королевства; при необходимости увеличения числа кораблей должно быть испрошено разрешение обычным дипломатическим путем; 3) указанные правила не относятся а) к военным кораблям и судам, на борту которых находятся суверены, члены их семей, президенты республик со свитой или послы и посланники при дворе короля; б) к судам, на которые возложены функции надзора за рыболовством в соответствии с конвенцией о рыболовстве в Северном море.[I]

В Соединенных Штатах Америки, как указывал Военно-морской колледж: "Не допускается без специального на то разрешения одновременное пребывание в пределах одного и того же военно-морского округа более трех иностранных военных кораблей; срок пребывания иностранных военных кораблей в американских водах должен быть ограничен пятнадцатью днями, если не более длительное пребывание не дано

I Х и г г и н с и К о л о м б о с, цит.соч., стр.188,189.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

специальное разрешение. Иностранные военные корабли обязаны соблюдать местные правила якорной стоянки, а также другие правила (кроме относящихся к таможенному досмотру), которые соблюдаются американскими военными кораблями; иностранные военные корабли не вправе производить измерений глубины, кроме необходимых для безопасности плавания, пользоваться подводными и воздушными судами, заниматься в этих водах стрельбой в цель и т.п. учебной практикой, какие действия могут быть допущены лишь по специальному разрешению".[1]

Во Франции заход в порты иностранных военных кораблей регулируется декретом от 29 сентября 1929 г. По декрету военными судами считаются: "Все корабли, включая и вспомогательные суда, занесенные в официальный список военных кораблей какого-либо государства, правительство которого признано французским правительством".[2]

Согласно правилам декрета, если у Франции не заключено особого договора с иностранным государством, для захода иностранных военных судов во французские внутренние морские воды требуется предварительное уведомление дипломатическим путем по крайней мере за 7 дней, причем число военных кораблей под одним и тем же флагом иностранного государства, находящихся одновременно в портах Франции в одном и том же секторе - в Ла-Манше, Атлантическом океане или Средиземном море, не должно превышать трех. Продолжительность пребывания не должна без особого разрешения превышать двух недель. Ограничения не касаются военных судов, на борту которых находится глава иностранного государства, члены фамилий царствующих иностранных монархов или аккредитованные в республике Франции дипломатиче-

---

1 Х э й д, цит.соч., т.2, стр. 341.
2 Laws and regulations on the regime of the high seas, vol.I, стр.73; United Nations, Laws and Regulations on the Regime of the Territorial Seas, стр.376.

TARTU ÜLIKOOL · UNIVERSITAS TARTUENSIS · 1632

ские представители иностранного государства.[1]

Для захода иностранных военных кораблей в заморские владения Франции на основе Правил от I июня 1930 года требуется, если число военных кораблей не больше трех (в некоторых местах больше двух), предварительное уведомление дипломатическим путем не менее чем I4 дней до захода.

В Бельгии заход иностранных военных кораблей во внутренние морские воды регулируется законом от 30 декабря 1923 г., с изменениями от 28 октября 1936 г. в котором требуется для входа военных судов иностранных государств в порты, расположенные на берегу Северного моря, предварительное извещение по крайней мере за 7 дней. Число военных судов одного иностранного государства, могущих одновременно посетить Бельгийские порты, не может без особого разрешения быть более трех, а срок пребывания не более двух недель.[2]

Однако военные корабли иностранных государств не могут заходить в Бельгийские внутренние морские воды, т.е. в Шельду, воды рейда Антверпена или проникнуть во внутренние воды королевства без предварительного разрешения министра иностранных дел.[3]

Предписания не имеют силу в отношении военных судов, производящих контроль рыболовства в Северном море в согласии с соответствующей конвенцией I882 г., или на котором находится глава иностранного государства или дипломатический представитель.

В Италии на основе декрета от 24 августа I938 г.для захода иностранных военных кораблей во внутренние морские воды, если число их не более трех, требуется предварительное оповещение за 7 дней. Если число иностранных военных кораблей больше трех, то для захода

I Ibidem.
2 Ibidem, стр.36I,362.
3 Ibidem.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

их во внутренние морские воды требуется предварительное разрешение, полученное дипломатическим путем.

Ограничения не касаются иностранных военных кораблей на борту которых находится глава государства или аккредитованный в Италии дипломатический представитель иностранного государства.[1]

В Голландии заход иностранных военных судов в порты регулируется декретом от 30 октября 1909 г., по которому для захода военных судов иностранного государства в Голландские порты требуется предварительное извещение дипломатическим путем по крайней мере за 7 дней. Число военных судов под флагом одного и того же государства, находящихся одновременно в голландских портах, не должно быть более трех, а срок пребывания не более двух недель. То же самое военное судно после посещения голландских портов не может в продолжении 30 дней вновь заходить в порты, за исключением случаев крайней необходимости.

Предписания не распространяются на военные корабли, на которых находится глава иностранного государства, дипломатические представители или которые производят контроль над рыболовством в Северном море.

Заход иностранных военных кораблей в национальные воды и в каналы допускается только с предварительного разрешения морского министра.[2]

Особые ограничительные правила установленные декретом от 2 июня 1931 г. (с дополнениями от 13 сентября 1946 г.) действуют для тех иностранных военных кораблей на борту которых находятся самолеты.

---

1 Ibidem, стр.380,381
2 Ibidem, стр.385,386.

TARTU ÜLIKOOL · UNIVERSITAS TARTUENSIS · 1632

В Швеции согласно Королевскому ордонансу от 8 июня 1951 г. "О заходе иностранных военных кораблей и военных самолетов на шведскую территорию в мирное время" (ст. 6) иностранные военные корабли имеют право захода:

а) в шведские военные порты и во внутренние и территориальные воды только после получения разрешения дипломатическим путем, если только в некоторых специальных случаях не было другого решения;

б) в другие шведские территориальные воды без разрешения; иностранные военные корабли не имеют права останавливаться в этих водах или бросать якорь, если только это не необходимо для безопасности корабля.

Внутренними территориальными водами согласно ордонансу считаются:

а) шведские озера, реки и каналы;

б) шведские порты, входы в порты, бухты и заливы;

в) а также части шведских территориальных вод в пределах шведских островов, островков и рифов, которые постоянно не затопляются, а также между этими островами, островками и рифами".[I]

В Норвегии заход иностранных военных судов в порты регулируют правила от 19 января 1951 г. "О заходе иностранных военных кораблей и военных самолетов на норвежскую территорию в мирное время". Согласно правилам заход иностранных военных судов в военные порты Норвегии и в места стоянки военных судов может происходить лишь на основании ранее полученного дипломатическим путем разрешения. В один и тот же военный порт или место стоянки военных судов могут одновременно заходить 3 военных корабля одного и того же иностранного государства, с продолжительностью стоянки 8 дней.

I Ibidem, стр.409.

TARTU ÜLIKOOL · UNIVERSITAS TARTUENSIS · 1632

Для захода в другие порты необходимо предварительное извещение дипломатическим путем, причем одновременно могут заходить в порт 3 иностранных корабля одного и того же государства, с продолжительностью стоянки 14 дней.

Эти предписания не касаются военных кораблей, на которых находится глава иностранного государства или аккредитованный в Норвегии дипломатический представитель иностранного государства и сопровождающий эти военные суда эскорт военного флота, а также военных судов, производящих контроль над рыболовством в Северном море. Правила о заходе иностранных военных кораблей на норвежскую территорию в связи с совместными оборонными маневрами утверждаются министром обороны в каждом отдельном случае.[1] Здесь имеются в виду маневры морских сил агрессивного Северо-Атлантического блока. Надо сказать, что "Правила", допуская заход иностранных военных кораблей в норвежские воды в связи с "совместными маневрами", не отвечают требованиям защиты безопасности Норвегии.

Все военные корабли при заходе в Норвежские внутренние морские воды должны подчиняться распоряжению о принятии лоцмана и также другим правилам судоходства и портовой полиции. Военные корабли должны становиться в местах, указанных им портовым управлением.

Таким же образом регулируется заход иностранных военных кораблей в датские порты и внутренние воды Правилами от 25 июля 1951 года.[2]

В Турции Регламентом 1925 года требуется для захода иностранных военных кораблей в порты предварительное разрешение.

Каждое государство, которое пожелает получить разрешение для

---

1 Ibidem, стр.398.
2 Ibidem, стр.369.

захода своих военных кораблей в турецкие порты, должно не менее как за 10 дней до предполагаемого посещения сообщить Турецкому правительству в дипломатическом порядке отличительные знаки и названия военных судов, равно как и фамилии командиров, численность экипажа, срок и цель посещения.

Такие предписания имеются во всех внутренних законодательствах буржуазных государств о заходе иностранных военных кораблей в их внутренние морские воды. В законодательствах буржуазных государств, как мы видели, делаются ограничения в интересах безопасности прибрежных государств в отношении числа иностранных военных кораблей, могущих одновременно заходить в порты прибрежного государства или в порты соответствующего района (Франция), также как и в отношении продолжительности пребывания в них.

При этом прибрежные государства внутренними законодательствами подробно регулируют ограничения, которым подлежат иностранные военные корабли во внутренних морских водах: они обязаны брать лоцманов, обязаны выполнять предписания о движении судов, действующие во внутренних морских водах соответствующего прибрежного государства, подлежат санитарному контролю, им запрещено производство фотографирования, составление карт, промер глубины, если это не непосредственно необходимо для безопасности судоходства, стрельба, принятие на борт самолетов и отправка их в полет и т.д. Подводные суда, плавая во внутренних водах иностранного государства, должны следовать по поверхности.

Так в Бельгийском законе 1923 г. сказано, что военным кораблям иностранных государств запрещено: "... делать съемки местности, производить промеры глубины и опыты по высадке десанта или упражнения, равно как совершать, без разрешения, какие-либо работы под во-

док при помощи водолазов или без них".[1]

Наряду с внутренним законодательством заход военных кораблей во внутренние морские воды в буржуазные государства регулируется международными договорами. При этом империалистические великие державы очень часто навязывают более слабым государствам неравноправные договоры, принуждавшие их открывать свои внутренние морские воды военным кораблям империалистических великих держав, без предварительного разрешения. Этими договорами в другой раз допускается заход иностранных военных кораблей в военные порты, обыкновенно закрытые для захода иностранных судов.

Договоры между государствами для урегулирования захода военных кораблей во внутренние воды встречаются уже в XVIII столетии. Соответствующий договор был заключен в 1756 г. между Датским королем и Генуэзской республикой. В договоре было сказано: "В силу взаимной сердечной дружбы, которая должна продолжать существовать между Его Величеством королем Датским и светлейшей Генуэзской Республикой, военные корабли каждой из высоких договаривающихся сторон могут свободно входить во все порты и гавани другого государства и пребывать в них".[2]

Обслуживание агрессивной политики великих держав особенно ярко выражается в договорах, которыми в прошлом столетии великие державы принудили Китай открыть свои порты военным кораблям соответствующих великих держав.

Согласно навязанному Францией Китаю Тяньцзинскому договору от 27 июня 1858 г. "Всякое французское военное судно, крейсирующее для защиты торговли, будет принято дружески во всех гаванях Китая, куда оно заходит".[3]

---

1 См.ст. 6 соответствующих правил, там же, стр.362.
2 H o l z e n d o r f f, op.cit., Bd.II, стр.435.
3 G i d e l, op.cit., v.II, стр.63.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

В этом договоре мы видим, как под лицемерной вывеской "защиты торговли", французские военные корабли получили право захода во все китайские порты в то время, как торговым судам разрешался вход лишь в известные порты.

В германско-китайском договоре 1861 г. сказано: "Военные суда договаривающихся германских государств, крейсирующие для защиты торговли или занятые преследованием морских разбойников будут иметь право посещать, без различия, все китайские гавани".[1]

После Второй мировой войны американские империалисты, организуя разные агрессивные блоки, заставляют при помощи этих блоков участвующих в них государств открыть свои порты военным кораблям других участников блока. Хотя открытие портов формально производится на основе принципа взаимности, взаимность в этих договорах означает фактически открытие другими государствами-участниками блока своих портов американской державе для осуществления Соединенными Штатами Америки политики вмешательства во внутренние дела других государств.

Таким агрессивным блоком является прежде всего Северо-атлантическая организация, при помощи которой Соединенные Штаты Америки, принуждают открыть своей державе внутренние морские воды других участников организации и предоставить эти воды для образования военных баз Соединенных Штатов Америки.[2]

Не агрессивный характер Северо-Атлантического блока, его противность интересам добрососедского международного сотрудничества и в то же время тоже не опасность, заключающуюся для участвующих в

---

1 Л и с т, цит.соч., стр. 258.
2 Б.М. К о р е ц к и й, Создание американских военных баз на чужих территориях - нарушение норм международного права, "Советское государство и право", 1953, № 6.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

блоке государств в открытии эскадре Соединенных Штатов Америки, и другим великим державам - участницам блока-внутренних вод и в предоставлении Соединенным Штатам Америки морских баз, неоднократно указывал в своих нотах Советский Союз.

В Памятной записке Советского Правительства Датскому Правительству от 23 января 1953 г. сказано: "Советское Правительство считает необходимым обратить внимание Датского Правительства на то, что предоставление иностранным вооруженным силам военных баз на территории Дании в мирное время не в интересах самой Дании, поскольку это создает угрозу ее безопасности и независимости".[1]

Планами о создании Средне-восточного военного командования американские империалисты хотели получить морские и военные базы в странах Ближнего и Среднего Востока.

В нотах Советского правительства от 21 ноября 1951 г. правительством Египта, Сирии, Ливана, Ирана, Саудовской Аравии, Йемена и Пакистана отмечается: "Оккупация стран Ближнего и Среднего Востока иностранными войсками и создание на их территории иностранных военных баз в соответствии с планами образования средне-восточного командования не могут не привести к потере этими странами независимости и суверенитета и к подчинению их некоторым крупным державам, пытающимся использовать их территорию, их материальные ресурсы - нефть, хлопок и др. в своих агрессивных целях".[2]

Заключенным с Японией сепаратным "мирным договором" Соединенные Штаты Америки захватили в свои руки как "подопечные территории", ряд Японских островов в Тихом океане, а именно: острова Рюкю, Бонини и Волкано, которые были обращены в морские и воздушные базы Соединенных Штатов Америки на Дальнем Востоке.

Закрепленный с Японией пакт "об военном обеспечении" безопа-

1 "Правда" от 29 января 1953 г.
2 "Известия" от 23 ноября 1951 г.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

сности" предоставил Соединенным Штатам Америки еще дополнительные военные базы на Японских островах.[1]

В противоречии с принятыми в период Второй мировой войны решениями США препятствует воссоединению островов Тайвань и Пескадорских с Китайской народной республикой, превратив остров Тайвань при помощи марионеточного режима Чан Кай-ши в свою морскую базу.

Предоставив в 1946 г. Филиппинам формальную независимость, Соединенные Штаты Америки одновременно заключили с Филиппинами кабальное соглашение, обеспечивающее Соединенным Штатам Америки морские и воздушные базы на Филиппинах с правом увеличивать их число в "чрезвычайных" случаях.

Для расширения своего господства на Американском континенте Соединенные Штаты Америки используют заключенный в 1941 г. "Акт о междуамериканском военном сотрудничестве" и заключенный в 1947 г. в Рио-де Жанейро пакт "О создании американского комитета обороны".

Как отмечает американская демократическая периодическая печать "Акт о междуамериканском военном сотрудничестве" открыл пути к фактическому удержанию в руках Соединенных Штатов Америки баз в мирное время, предоставляя США неограниченный контроль над всеми военными пунктами полушария".[2]

При этом в договорах, при помощи которых Соединенные Штаты Америки захватывают себе военные базы в разных частях света, весьма часто демагогически утверждается, как будто другие народы сами просили американской "защиты". Такими выражениями правящие круги стараются скрыть агрессивную внешнюю политику Соединенных Штатов Америки.

---

1 П е н ь к о в с к и й, Куда идет Япония?, "Правда" от 20 января 1960 г.

2 См. В.М. К о р е ц к и й, Создание американских военных баз на чужих территориях - нарушение норм международного права, "Советское государство и право", 1953, № 6, стр. 23.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

В невязанном филиппинэи кабальном предварительном договоре, по которому Филиппины были вынуждены предоставить Соединенным Штатам Америки значительное число баз, утверждается, что " ... правительство Республики Филиппин просило помощи США в организации защиты Филиппин".[1] Такого же рода постановления мы находим также в новязанном Исландии договоре о предоставлении баз Соединенным Штатам Америки.

В договоре, заключенном с Исландией 6 мая 1951 г., говорится: "Народ Исландии не может сам надлежащим образом обеспечить свою оборону" и поэтому якобы необходимо "использование баз в Исландии с целью защиты Исландии".[2]

Создание военных баз на чужих территориях в целях подготовки агрессивных войн против миролюбивых народов противоречит международному праву и создает серьезную угрозу международному миру и безопасности народов.

Поэтому в советских предложениях "О всеобщем и полном разоружении всех государств " выдвинутых председателем СМ СССР в своем выступлении на Генеральной Ассамблее 18 сентября 1959 г. предусмотрено и ликвидация военных баз на чужих территориях.

"Будут упразднены иностранные военные базы, указывается в советских предложениях, которые существуют сейчас на территориях ряда государств в ущерб суверенитету и безопасности самих этих государств и к великому вреду для дела международного доверия и сотрудничества между всеми странами".[3]

I Там же

2 В.М. К о р е ц к и й, Создание американских военных баз на чужих территориях - нарушение норм международного права, "Советское государство и право", 1953 г., № 6, стр. 28.

3 См."Декларация Советского правительства",Приложение к № 39 журнала "Новое время", 1959, стр.17; См.также М.Л. Л а з а р е в, За ликвидацию военных баз США на чужих территориях, Москва, 1959.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

В странах народной демократии, в полном согласии с нормами международного права признается заход иностранных военных кораблей во внутренние морские воды только на основе предварительного разрешения, полученного дипломатическим путем.

В ст. 9 указа "О территориальных и внутренних водах Народной Республики Болгарии" сказано: "Проход, остановка или постановка на якоре иностранного военного корабля в территориальных и внутренних водах Народной Республики, равно как и вход такого корабля в открытое для иностранных кораблей порты, может производиться только по предварительному разрешению Правительства Народной Республики Болгарии, или в случае аварии, или для того, чтобы укрыться от бури".[1]

При этом подводные лодки иностранных государств обязаны следовать на поверхности воды. В ст. 10 вышеприведенного указа сказано:" Любое подводное судно, замеченное в подводном положении в территориальных или внутренних водах Народной Республики, преследуется и уничтожается без предупреждения, причем эти действия не влекут за собой никакой ответственности".[2]

В полном соответствии с интересами безопасности прибрежных государств ст. 30 заключенной в Белграде в 1948 г. Дунайской конвенции устанавливается: "Плавание по Дунаю военных кораблей всех непридунайских стран воспрещается.

1 Конституция и основные законодательные акты Народной Республики Болгарии, стр. 149. См. также ст. 8 декрета "Об установлении и охране границ Народной Республики Албании" от 4 сентября 1952 г.; ст.25 декрета "Об охране государственных границ Польской Народной Республики" от 28 марта 1956 г.; ст.8 декрета "О режиме территориальных вод Румынской Народной Республики" от 21 января 1956 г.; "Предварительные правила для захода иностранных военных кораблей в территориальные воды и в порты НРБ" от 19 октября 1946 г.

2 Там же, стр. 150.

TARTU ÜLIKOOL · UNIVERSITAS TARTUENSIS · 1632

Плавание по Дунаю военных кораблей придунайских стран за пределами страны, флаг которых носит корабль, может осуществляться только по договоренности между заинтересованными придунайскими государствами".

Ограничения захода военных кораблей не касается, как выше уже отчасти отмечали, военных кораблей, на борту которых находятся глава иностранного государства или аккредитованный в данном государстве дипломатический представитель иностранного государства. В этих случаях заход иностранных военных кораблей в порты разрешается уже с согласованием программы официального визита главы иностранного государства или с выдачей согласия - агремана - для назначения известного лица дипломатическим представителем иностранного государства в данное государство.

Ограничения для захода военных кораблей не касается еще вынужденного захода, и военных кораблей, выполняющих по основании международных конвенций особые задания, как например, корабли, контролирующие рыболовство в Северном море на основе конвенции 1882 г.

На основе ст. 42 Устава ООН Совет Безопасности уполномочивается "предпринимать такие действия воздушными, морскими и сухопутными силами, какие окажутся необходимыми для сохранения международного мира и безопасности или для их восстановления". Такие действия могут заключаться в демонстрации, блокаде или в других воздушных, морских или сухопутных операциях военных сил членов организации.

Возникает вопрос, приходится ли смотреть на эти назначенные Советом Безопасности для международных действий морские силы как на корабли, выполняющие международные задания в отношении которых для захода в иностранные порты не действуют вышеприведенные ограничения.

переписать

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

Имеют ли эти используемые для международных действий морские силы право на свободный заход во все порты и внутренние морские воды государств - членов Организации Соединенных Наций или нет?

На основе ст. 43 Устава ООН в распоряжение Совета Безопасности должны необходимые вооруженные силы в соответствии с особым соглашением ратифицированным государствами в соответствии с их конституционной процедурой. При этом Совету Безопасности предоставляются на основании соглашения "необходимые вооруженные силы, помощь и соответствующие средства обслуживания, включая право прохода (наше разрядка А.У.)".

Из этого видно, что морские силы, используемые Советом Безопасности для международных действий, подчиняются правилам, установленным государством для захода иностранных военных кораблей в свои внутренние морские воды, поскольку этот вопрос не урегулируется особым соглашением между прибрежным государством и Советом Безопасности в согласии со ст. 43 Устава ООН.

§ 5 ЗАХОД ИНОСТРАННЫХ ВОЕННЫХ КОРАБЛЕЙ ВО ВНУТРЕННИЕ МОРСКИЕ ВОДЫ СОВЕТСКОГО СОЮЗА.

Заход военных кораблей иностранных государств во внутренние морские воды Советского Союза регулируют "Временные правила для иностранных военных кораблей, посещающих воды СССР",[I] от 29 мая 1931 г. и утвержденная Министром Обороны СССР в 1954 г. "Инструкция о взаимоотношении с иностранными кораблями и властями".

Военные корабли иностранного государства могут заходить во

I Объявлены циркуляром гидрографического управления от 28 марта 1931 г. № 114; См. также "Извещения мореплавателям" 1939 г.№ 5; О санитарных правилах, см. СЗ СССР, 1928, № 4, ст. 34; СЗ СССР, 1932, № 14, ст. 75.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

внутренние морские воды Советского Союза только на основании предварительного разрешения, полученного дипломатическим путем. При обращении иностранного государства к Советскому Союзу для получения разрешения на заход его военных кораблей в советские внутренние морские воды сообщаются следующие данные: число, класс и название кораблей, порт предполагаемого посещения, цель прихода, продолжительность пребывания, чин и фамилия командира (флагмана), число и тип летательных аппаратов, если таковые имеются на борту.

Число иностранных военных кораблей, заходя - одновременно в советский порт, не может быть больше трех и продолжительность пребывания не больше 10 дней.

Вышеприведенные правила не относятся: а) к военным кораблям, на которых находятся главы государств, и к военным кораблям, их сопровождающим;

б) к пребывающим в порты, открытые для иностранных торговых судов, военным кораблям, на которых находятся главы дипломатических представительств аккредитованных при правительстве СССР.

В последних случаях требуется от иностранных военных кораблей предварительное уведомление не позже семи дней в дипломатическом порядке о предстоящем заходе в советский порт, с указанием времени прибытия.

Иностранные военные корабли приближаясь к советскому порту, сообщают при прибытии в воды Советского Союза по радио власти соответствующего порта о своем приближении и вместе с тем время своего прибытия в назначенный порт. Иностранные подводные лодки, плавая в водах Советского Союза, должны следовать в надводном положении.

Во время пребывания в водах Советского Союза корабли иностран-

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

ных государств обязаны сообщить военным кораблям Советского Союза и пограничным сторожевым судам по их требованию по радио или другим путем: название судна, цель прихода и предполагаемое время прибытия в порт.

Иностранные военные корабли, прибывая в салютующий порт или в порт, где находятся военные корабли Советского Союза, приветствуют салютом по определенным международным правилам и обычаям.

В Советском Союзе салютующими портами являются военные порты: Кронштадт, Севастополь, Владивосток и Полярная.[I]

Согласно действующим правилам наши салютные батареи отвечают иностранным военным кораблям равным числом выстрелов. Этим подчеркивается принятый в нашей внешней политике принцип суверенного равенства государств, неуклонно проводимый Советским Союзом в его отношениях с другими государствами.

На военный корабль иностранного государства, прибывающий в Советский порт, назначается офицер связи в качестве представителя старшего морского командира, которому командир иностранного военного корабля передает требуемые в действующих правилах необходимые данные о личном составе корабля, места его выбытия и назначения.

Офицер связи сообщает командиру иностранного корабля и офицерам правила, действующие в Советском Союзе по отношению к иностранным военным кораблям, которыми должен руководствоваться военный корабль, его лодки и личный состав во время пребывания во внутренних морских водах Советского Союза и на берегу.

Место стоянки военного корабля в порту назначается старшим морским командиром и об этом сообщается через офицера связи командиру иностранного военного корабля.

I "Извещения мореплавателям", 1955, № 7.

TARTU ÜLIKOOL UNIVERSITAS TARTUENSIS 1632

Если офицер связи еще не прибыл, командир иностранного военного корабля может выбрать временную якорную стоянку для предварительной остановки корабля.

Иностранным военным кораблям в советских внутренних морских водах воспрещается проведение стрельбы, маневров, учений, промеров, а также фотографических, топографических и других съемок.

Команда иностранного военного корабля допускается на берег с разрешения местных военно-морских властей.

Из вышеприведенного мы можем сделать вывод, что в советском законодательстве заход иностранных военных кораблей в Советские порты регулируется в полном согласии с общепризнанными нормами международного права.

§ 6 ЮРИСДИКЦИЯ ПРИБРЕЖНОГО ГОСУДАРСТВА НАД ПРЕБЫВАЮЩИМИ В ЕГО ПОРТАХ ИНОСТРАННЫМИ ЧАСТНОВЛАДЕЛЬЧЕСКИМИ СУДАМИ.

а) Общие принципы.

Во время пребывания иностранных частновладельческих судов в порту возникает вопрос об юрисдикции прибрежного государства над означенными судами и находящихся на их борту лиц.

Вопрос об юрисдикции возникает прежде всего в связи с преступлением, совершенным на борту судна, а именно в том смысле, поскольку прибрежные государства имеет право расследовать в судебном порядке совершенное на борту иностранного частновладельческого судна преступление и привлечь виновных к ответственности.

Вопросы гражданской юрисдикции прибрежного государства в отношении иностранных частновладельческих судов возникают в связи с различными гражданско-правовыми спорами. Граждане прибрежного государства могут обращаться с различными требованиями к иностранным

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

частновладельческим судам. Между членами экипажа судна могут возникать гражданско-правовые споры. Члены экипажа судна могут предъявлять иск в суде прибрежного государства к судну по различным вопросам, как требованиями зарплаты, требование, возникшее из-за увечий, вознаграждение за оказанную помощь и спасание на море. Гражданские споры могут возникать также между гражданами прибрежного государства и членом экипажа судна. Судно во время пребывания в порту может причинять убытки прибрежному государству повреждением портовых сооружений и т.д.

Во всех этих случаях возникает вопрос о гражданской юрисдикции прибрежного государства.

Вопросы уголовной и гражданской юрисдикции в отношении пребывающих в портах иностранных частновладельческих судов являются на практике весьма актуальными, ибо они весьма часто возникают в связи с пребыванием иностранных судов в портах.

Вопросы юрисдикции над иностранными частновладельческими судами имеют для прибрежного государства жизненное значение с точки зрения защиты его безопасности и экономических интересов, а также с точки зрения охраны прав его граждан. Именно от того или иного направления разрешения этого вопроса зависит, сможет ли прибрежное государство в достаточной мере защитить свою безопасность и прав своих граждан или нет. Из суверенитета прибрежного государства во внутренних морских водах вытекает и его право регулировать внутренним законодательством свою юрисдикцию в отношении находящихся в его портах иностранных судов.[I]

В практике именно прибрежные государства регулируют внут-

I К е й л и н, Советское морское право, стр. 104; Международное право, 1947, стр. 251; Международное право, 1951, стр. 299; Н и к о л а е в, Проблема территориальных вод в международном праве, стр. 227.

ренним законодательством свою юрисдикцию над иностранными судами.[1] Наряду с внутренним законодательством вопросы юрисдикции регулируют также консульские конвенции. Ниже мы рассмотрим отдельно гражданскую и уголовную юрисдикцию.

б) Гражданская юрисдикция прибрежного государства над иностранными частновладельческими судами.

В связи с гражданской юрисдикцией над находящимися в портах иностранных частновладельческих судов, их экипажа и пассажиров возникают на практике следующие вопросы:

1. Иски прибрежного государства и его граждан к находящимся в порту иностранным частновладельческим судам и к членам их экипажа.

2. Иски члена экипажа иностранного частновладельческого судна к члену экипажа того же судна.

3. Иски членов экипажа иностранных частновладельческих судов к судну по требованию зарплаты.

4. Иски членов экипажа иностранного частновладельческого судна к члену экипажа другого пребывающего в порту иностранного судна того же государства или члена экипажа другого государства.

5. Иски о столкновениях между иностранными судами.

Теория и практика государств признают гражданскую юрисдикцию прибрежных государств над находящимися в его портах иностранных частновладельческих судов в полном согласии с суверенитетом прибрежных государств в этих водах.

Отчасти теория и практика буржуазных государств стремятся

I C h a r t e r i s, The legal position of merchantmen in foreign ports and national waters, BYJL, 1920/21, стр.45-96; G i d e l, op.cit., v.II, стр.205

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

только исключить споры между членами экипажа иностранного судна, а также иски членов экипажа к капитану и судну из компетенции судов прибрежного государства и подчинить их суду государства, флаг которого носит судно.[1] Так как споры между экипажем и капитаном судна касаются интересов капиталистов государства, флаг которого носит судно, то буржуазные теоретики стремятся подчинить эти споры именно суду страны, флаг которого носит судно, так как этот суд без сомнения, наилучшим образом защищает интересы своих капиталистов.

Все же выработанные различными институтами и международными конференциями проекты по режиму территориальных и внутренних морских вод признают гражданскую юрисдикцию прибрежных государств в отношении пребывающих в их портах иностранных торговых судов.

В выработанной Институтом Международного права в 1898 г. резолюции (ст. 29) говорится, что торговые суда "одним фактом своего пребывания в каком-либо порту или в части моря, подчиняется местному режиму и местной юрисдикции, без различия в отношении фактов, имевших место на борту или на берегу".[2]

По резолюции Института Международного права 1898 г. только вопросы, касающиеся исключительно внутренней дисциплины на судне изъяты из подчинения судов прибрежного государства.

Ст. 30 резолюции гласит: "При нарушении дисциплины или профессиональных обязанностей моряками они подвергаются исключительно юрисдикции государства, флаг которого носит судно".

Статьи Гаагской конференции 1930 г. говорят косвенно[3] и о

I G i d e l, op.cit., v.II, стр.142; P h i l l i m o r e, op.cit, v.II, стр.292.

2 "Annuaire", vol.XVII, стр.273.

3 См.ст. 9.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

гражданской юрисдикции прибрежного государства в отношении находящихся в его порту иностранных судов. В статьях сказано: "Вышеуказанные положения (регулирующие гражданскую юрисдикцию при проходе судов через территориальные воды - А.У.) не нарушают права прибрежного государства принимать по гражданским делам меры принуждения или меры обеспечения, которые допускаются его законодательством в отношении иностранного судна, находящегося в его внутренних водах или стоящего в территориальном море или проходящего в территориальное море по выходе из внутренних вод".[1] На такой же позиции находятся статьи ЮНП и Женевская конвенция 1958 г.[2]

Так и в проекте Гарвардской юридической школы сказано, что при отсутствии особых договоров прибрежное государство имеет право юрисдикции в отношении судов в его портах, но когда капитан не требует о помощи, то власти прибрежного государства "не подчиняет своей юрисдикции дела, относящиеся исключительно к внутреннему порядку судна".[3]

Практика буржуазных государств, признавая право для предъявления исков к находящимся в его портах иностранным частновладельческим судам, признает также право на наложение ареста на эти суда для обеспечения иска. Это право ограничено в отношении судов, готовых к выходу из порта, за исключением исков, связанных с предстоящим рейсом. Судно считается готовым к выходу, если у капитана имеются на руках все требуемые документы.

Этот принцип признается буржуазными государствами кроме США, Великобритании и Голландии.[4]

---

1 Там же, см. Actes de la conference pour la codification du droit international, vol.I, стр.129.

2 См.ст.20, п.3 Женевской конвенции 1958 г."О территориальных водах и прилежащих зонах"

3 "Supplement" to AJIL, 1929, стр.243

4 R i p e r t, op.cit., T.I, стр.910.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

Практика буржуазных государств по гражданской юрисдикции в портах над иностранными частновладельческими судами и их экипажа, различна. Этот вопрос регулируют внутренние законы отдельных государств, но также и заключенные между государствами двусторонние договоры.

Далее рассмотрим эти вопросы в практике отдельных государств.

I. Практика Великобритании.

Великобритания в своей практике и во внутреннем законодательстве исходит из положения, что прибрежное государство имеет право на осуществление полной гражданской юрисдикции в отношении пребывающих в его портах иностранных частновладельческих судов и находящихся на них лиц.[I]

В Великобритании (а также в Соединенных Штатах Америки) применяются два основных гражданских производства: I) производство in personam , т.е. предъявление иска с указанием лица, привлекаемого в качестве ответчика; 2) иск in rem ,т.е. предъявление иска без указания ответчика, иск как бы непосредственно к вещи, судну или грузу. Для предъявления иска in personam к судовладельцу необходимо, чтобы он находился в пределах английской юрисдикции.Для предъявления иска in rem к судну или к грузу необходимо,чтобы это судно или груз находились в пределах английской юрисдикции.[2]Предъявление иска in personam не закрывает истцу возможность последующего предъявления иска in rem ,если истец не получил полного удовлетворения и наоборот.При исковом производстве in rem не частно-

---

I Х и г г и н с и К о л о м б о с, цит.соч.,стр.240; Lawrence,op.cit.,стр.208; Wheaton,op.cit.,стр.I29; Phillimore, op.cit.,v.I,стр.483; Charteris,op.cit,стр.66; Jessup,op.cit., стр.I69.

2 К е й л и н,Советское морское право, стр.I09.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

владельческое судно и груз может быть наложен арест.

Английская концепция выражается в консульских инструкциях, в которых говорится, что "британское торговое судно, подчиняется в иностранном порту законам, действующим в этом порту и не может давать убежище никому, кто бы ни искал убежище на таком судне с целью освобождения от действия местных законов. Судно не предоставляет убежище лицу, по закону подлежащему задержанию, и экипаж судна не составляет исключения из этого правила."[1]

В ноте, направленной в 1923 г. английским правительством правительству США в связи с применением запретительного закона к английским судам, сказано, что Английское правительство не отрицает, "что несомненное законное право Соединенных Штатов Америки или какой-либо другой страны составляет подчинение своей юрисдикции всех судов, как своих, так и иностранных в своих территориальных водах. Правительство Его Величества само претендует на это право, и это как раз тот случай, который упоминают некоторые постановления британского торгового акта, говоря, что суда, посещающие порты Соединенного Королевства, должны сообразоваться с местной юрисдикцией".[2]

В ответе правительства Англии в 1930 г. на "Вопросник", который был разослан государством в связи с подготовкой к кодификационной конференции сказано: "В вопросах гражданско-правовых государство вправе осуществлять юрисдикцию над торговым судном, находящимся в его портах, или над имуществом, находящимся на судне, если о том ходатайствуют тяжущиеся частные лица, но если возбуж-

---

I Holzendorff, op.cit., Bd.2, стр.450; Charteris, op.cit., стр.72.
2 Jessup, op.cit., стр.176; United Nations, Laws and Regulations on the Regime of the territorial Sea, стр.264.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

дается иск против судна или имущества на судне, судно или имущество должны быть во всех случаях освобождены от ареста при предоставлении обеспечения. Органы государственной власти вправе наложить арест на иностранное торговое судно, находящееся в его портах".[1]

Точка зрения Англии выражается и в ряде судебных решений. В 1851 г. в деле "Кэлдвелла и Вэнвлиссенгена" в суде был предъявлен иск, в котором требовали запретить Датскому судну в английском порту пользование пропеллером, который был патентован предъявителем иска. Суд удовлетворил иск. Только в следующем году парламентом был принят акт, освобождающий иностранные суда в английских портах на основании взаимности от подчинения патентному праву Англии.[2]

В 1853 г. в деле Мильфорда американский капитан в английском порту наложил арест на американское судно по требованию своей зарплаты. Хотя суд в своем решении по этому делу отметил, что консул Соединенных Штатов Америки, которому было сообщено об этом деле, не протестовал, но из повторяющихся на практике случаев все же видно, что протесты консула не имеют решающего значения в отношении подведомственности суда.[3]

В 1888 г. английский подданный предъявил в Кардифе иск к Португальскому судну "Чинэ" с требованием зарплаты и расходов, утверждая, что он уволен с судна без выплаты жалованья. Консул предъявил протест, считающего английский суд некомпетентным в рассмотрении дела и требовал на основании Португальского торгового

I Х и г г и н с и К о л о м б о с, цит.соч., стр. 242.
2 J e s s u p, op.cit., стр.170.
3 Ibidem; Merchant Shipping Act, 1894, art.167-

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

кодекса передачу дела на решение консула, которому на основании упомянутого кодекса подлежат такие споры. Суд отверг протест консула. Верховный Суд в своем решении утверждал: "Лорды придерживаются мнения, что протест иностранного консула не должен оказать действие, равное иску в суде. Иностранный консул не имеет власти наложить запрещение на юрисдикцию суда адмиралтейства".[1]

Англия признает свою гражданскую юрисдикцию в отношении иностранных частновладельческих судов в своих портах даже по требованиям, возникшим за-границей. В акте 1854 г. сказано: "Всякий раз, когда иностранным судом причинен какой-либо вред в какой-либо части света какому-либо имуществу, принадлежащему Его Величеству или кому-нибудь из подданных Его Величества и в последствии это судно оказывается где-нибудь в порту или на рейде Соединенного Королевства или в трех милях от его берега, ближайший британский суд вправе начать исковое дело против его".[2]

Хотя из позиции Англии вытекает, что Англия должна бы признать гражданскую юрисдикцию иностранных судов над английскими частновладельческими судами в своих портах, все же выясняется, что английские суды стремятся подчинить себе также иски, предъявленные к английским частновладельческим судам в иностранных портах, как это видно из дела "Квин и Кэре", которое мы рассмотрим ниже в связи с уголовной юрисдикцией. Такой практикой Англия стремится расширить компетенцию своих судов.

В англии во внутреннем законодательстве предусмотрено также наказания капитана иностранных судов за нарушения некоторых правил судоходства. В 1878 г. по так называемому Плимсольскому акту пред-

I Ibidem
2 J e s s u p, op.cit., стр.176.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

усматривается наказания капитанов как английским, так и иностранным судам, входящим в английские порты с палубным грузом, высота которого превышает установленную актом норму.

Статут 1897 г. требовал от судов для охраны человеческой жизни на море наличия известных спасательных средств. Указанный статут применялся и к иностранным судам. Но при привлечении к ответственности капитана иностранного судна на основании указанного акта предусмотрено предварительное уведомление консула государства, флаг которого носит судно.[1]

Английские суды признают себя компетентными рассматривать вытекающие из требований по зарплате иски членов экипажа, как английских, так и иностранных граждан, к иностранным частновладельческим судам. Иностранные моряки могут предъявлять соответствующие иски в суд адмиралтейства. Требуется, чтобы в момент предъявления иска иностранное судно находилось в порту Соединенного королевства. Постановления договора найма моряков, требующие подчинения соответствующих споров суду государства, флаг которого носит судно, признаются ничтожными.

О всяком иске in rem ,предъявленном в Англии к иностранному судну, надлежит сообщить консулу государства флага судна,если он имеется в Лондоне. В Шотландии указанные правила недействительны. Однако, на практике консул страны флага судна, также извещается об исках, предъявленных к иностранному судну. Как мы выше упомянули, протест консула все же не имеет решающего значения, как это выявилось в деле о судном "Нина".[2]

---

1 См. Г е й к и н г, Русское торговое мореплавание в великобританских водах, "Море",1907,№ 13/14, стр.3.
2 C h a r t r e i s, op.cit., стр.70.

Вопросы, касающиеся договоров найма, решаются в английских судах по законам места заключения договора или государства, флаг которого носит судно.

Согласно английской практике, гражданская юрисдикция не может быть осуществлена в отношении иностранных судов и их экипажа, когда суда заходят в порт вследствие повреждений, бедствий в море или плохой погоды или когда судно введено в порт противозаконным принуждением. В этих случаях, даже тогда, когда на судне имеется незаконный груз, ввоз которого в английские порты воспрещен, капитан судна и виновные лица не подлежат привлечению к ответственности.[1]

2. Практика Франции.

Франция, в отличие от Великобритании, признает гражданскую юрисдикцию прибрежного государства над находящимися в ее портах частновладельческих судов лишь в тех случаях, последствия которых простираются за пределами судна,[2] или которые непосредственно касаются прибрежного государства его граждан или лиц не входящих в состав экипажа судна.

Все гражданские споры между членами экипажа иностранного частновладельческого судна, так же как и требования зарплаты и другие гражданские споры между капитаном судна и экипажем подчиняются во Франции законам и суду государства, флаг которого носит судно, причем в таких вопросах признается весьма широкая компетенция консула страны флага судна. На такой позиции находится зако-

---

1 Ibidem, стр.66; H a l l e c k, op.cit., v.I, стр.230.

2 G i d e l, op.cit., v.II, стр.142 и сл. L a u t e r, Le droit international public positif, v.I, стр.425 и сл. B o n f i l s, op.cit., стр.359.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

ченные Францией с иностранными государствами консульские конвенции. На основании консульского устава и заключенных Францией консульских конвенций, гражданские споры между членами экипажа и капитаном, а также между членами экипажа на французских судах в иностранных портах, подчиняются консулу Франции.

В этом смысле практика Франции находит выражение также в Стокгольмской резолюции Института международного права в 1928 г., в которой сказано: "Гражданские споры между лицами, входящими в состав личного состава и служащими на борту судна или между личным составом и капитаном не входят в компетенцию территориальной власти, несмотря на гражданство этих лиц".

Гражданскими спорами, последствия которых простираются за пределы судна, во французской судебной практике и в доктрине признаются споры между судовладельцами, капитаном и членами экипажа иностранного судна и лицами не входящими в состав экипажа иностранного судна несмотря на гражданство этих лиц а также гражданские споры вытекающие из причинения ущерба французскому государству и лиц не входящих в состав экипажа иностранного судна.[I] Во всех этих случаях могут быть предъявлены гражданские иски к иностранному частновладельческому судну как французскими гражданами, так и иностранными, не входящими в состав экипажа судна. Франция подчиняет своей гражданской юрисдикции также иски между иностранцами, служащими на разных судах, но носящих флаг того же государства.

В согласии с приведенным принципом возможно предъявление исков к иностранным частновладельческим судам также со стороны властей порта Франции, если иностранные суда причинили убыток портовым сооружениям или не уплатили причитающихся с них сборов или штрафа.

I Ibidem

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

Во всех этих случаях французское законодательство допускает и наложение ареста на иностранные частновладельческие суда для обеспечения иска.

3. Практика Соединенных Штатов Америки.

Практика Соединенных Штатов Америки в вопросах гражданской юрисдикции над пребывающими в его портах иностранных частновладельческих судов не последовательна. С одной стороны, суды Соединенных Штатов Америки последуют практике Франции, воздерживаясь от вмешательства в вопросы, касающиеся лишь внутреннего распорядка на судне и гражданских споров между членами экипажа, а также между членами экипажа и командного состава.

С другой стороны внутреннее законодательство и судебная практика США подчиняют отчасти своим судам гражданские споры в вопросах зарплаты между членами экипажа и капитаном иностранного судна.

Американские авторы и официальные лица очень часто в вопросах юрисдикции в отношении к иностранным частновладельческим судам выражают взгляд, что юрисдикция Соединенных Штатов Америки над пребывающими в его портах частновладельческими судами абсолютна, но на практике суды на основании международной вежливости воздерживаются от рассмотрения вопросов, касающихся лишь внутреннего распорядка и взаимных отношений членов экипажа.[1]

В 1845 г. государственный секретарь Бьюкенен писал послу Бразилии: "Юрисдикция какой-либо независимой нации над торговыми судами, пребывающими в ее портах, абсолютна и исключительна".[2]

В 1855 г. государственный секретарь Марси в инструкции Клейо

---

1 J e s s u p, The Law of Territorial waters, стр. 179.
2 Х а й д, Международное право, т. 3, стр. 80 и сл.
3 J e s s u p, The Law of Territorial waters, стр. 181.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

пишет: "Как общее правило, юрисдикция какой-либо нации исключительно и абсолютно на ее территории, в гаванях и прибрежных водах, как в портах, так и на берегу. Немногие ограничения могут быть сделаны договорами и установлены с общего согласия".[1]

Если в вышеприведенных заявлениях государственных секретарей признается полная юрисдикция прибрежного государства, тогда в последующих утверждениях весьма часто подчеркивается невмешательство прибрежного государства в вопросы, касающиеся внутреннего распорядка судна и взаимных отношений членов экипажа.

В 1875 г. государственный секретарь Фиш, протестуя против юрисдикции судов Гонконга в отношении двух американских судов в упомянутом порту в вопросах, касающихся внутренних дел судна, указывал: "Правительство (США А.У.) всегда признавало действенную пользу отечественных распоряжений в деле обеспечения дисциплины, порядка и надлежащего управления судами, занятыми в торговле. Они основываются на принципах удобства, международной вежливости и общепризнанных нормах публичного права".[2]

В 1883 г. Фрейлингхуген утверждал, что "местные суды государства должны отказаться от осуществления юрисдикции по вопросам, относящимся исключительно к внутренней дисциплине на судне, входящем в порты другой страны, а не своей собственной".[3]

В 1914 г. государственный секретарь Лансинг писал послу Великобритании в Вашингтоне: "Из вежливости вопросы дисциплины на судне и всего совершающегося на борту, касающегося одного только судна или относящегося к нему и не нарушающие мира и достоинства страны и спокойствия в порту, предоставляются местным правительством власти не-

---

I Ibidem.

2 Хиггинс и Коломбос, цит.соч., стр.244, 245.

3 Там же, стр. 245.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

ции, которой принадлежит судно".[1]

В заключенных Соединенными Штатами Америки торговых договорах и консульских конвенциях признается юрисдикция консулов иностранных государств в пределах их консульского округа в вопросах, касающихся внутреннего распорядка и взаимных отношений экипажа судов, плавающих под флагом их государств.

В ст. 2 консульской конвенции, заключенной Великобританией в 1951 г. указывается: "Консульский чиновник имеет ... право решать разногласия между капитаном и членами экипажа, включая споры о зарплате и исполнения служебных контрактов... и принять меры для поддержания порядка и дисциплины на судне".[2]

В судебной практике Соединенных Штатов Америки, как общее правило, признается неограниченная гражданская юрисдикция.

В 1790 г. матрос шведского судна "Св.Олаф" требовал своего вознаграждения и прекращения договора найма из-за плохого обращения капитана. Хотя капитан утверждал, что на основании шведских законов такие вопросы подлежат лишь шведскому суду, и консул протестовал против юрисдикции Соединенных Штатов Америки, иск матроса был удовлетворен.[3]

Напротив, в 1852 г. в деле с испанским судном " Consales v. Minor " в Филадельфийском суде в вопросе о требовании заработной платы судья Гриер хотя и нашел, что на основании международного морского права суды Адмиралтейства имеют право юрисдикции в вопросах заработной платы иностранных судов, но, полагая, что такого рода юрисдикция дискредитирует иностранное государство, отказался от ре-

---

1 J e s s u p, The Law of Territorial waters, стр.182.
2 United States Treaties and other International agreements, vol.3, part 3, 1952, стр.3443.
3 J e s s u p, The Law of Territorial waters, стр.182, 183.

TARTU ÜLIKOOL UNIVERSITAS TARTUENSIS 1632

смотрения дела.[1]

В 1871 г. в деле прусского судна " Ex Parte Newman " Верховный суд Соединенных Штатов Америки пришел к тому же заключению. Вопрос касался спора между экипажем судна и капитаном из-за заработной платы. Капитан обвинял экипаж судна в мятеже. Он арестовал часть членов экипажа и отказался выплатить экипажу заработную плату. Местный, а также апелляционный суд признали себя компетентными в рассмотрении дела и удовлетворили иск экипажа, несмотря на протесты капитана судна и консула, ссылавшихся на консульскую конвенцию, заключенную в 1828 г. между Пруссией и Соединенными Штатами Америки.

Верховный суд отменил это решение, утверждая, что суд имеет право юрисдикции в этих случаях, но как общее правило он не осуществляет своей юрисдикции без согласия представителя того государства, флаг которого носит судно.[2]

По такую же позицию стал Верховный суд в деле "Белгенланда".

В деле шведского судна "Эстер" моряк, получивший в море вследствие несчастного случая увечье, обратился к суду Соединенных Штатов Америки с требованием возмещения убытков, но суд нашел, что на основании шведской консульской конвенции "вежливость не допускает предположить отсутствие правосудия со стороны короля Швеции".[3]

В деле английского судна " Ерсом " суд, однако, стал на особую точку зрения. Экипаж судна предъявил в порту Соединенных Штатов Америки иск для получения дополнительного вознаграждения в связи с тем, что судно возило военную контрабанду, что являлось для экипажа лишним риском. Один из предъявителей иска был американский гражданин, остальные иностранцы. Суд удовлетворил иск главным образом по-

---

I Ibidem, стр.183.
2 Ibidem, стр.184.
3 Ibidem, стр.185.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

тому, что один из предъявителей иска был американский гражданин, утверждая, что граждане Соединенных Штатов Америки не теряет права обратиться к суду Соединенных Штатов Америки только потому, что он плавает на иностранном судне. Вместе с американским гражданином суд удовлетворил также иски других моряков-иностранцев.

4 марта 1915 г. в Соединенных Штатах Америки был издан "Акт о заработной плате моряков (" Seamens wages act "), по которому моряки служащие на судах Соединенных Штатов Америки имеют право требовать от капитана судна половину заработанных ими денег в каждом порту, в котором судно погружает или выгружает товар. Согласно этому акту все правила договора о найме, противоречащие постановлениям акта, считаются недействительными.

Указанный акт применяется и к иностранным судам в портах Соединенных Штатов Америки.

В 1920 г. в деле " Stratheorn S.S.,Ltd.v. Dillon "Верховный Суд Соединенных Штатов Америки удовлетворил на основании "Акта о заработной плате моряков" 1915 г иск английского моряка в части заработной платы, хотя в договоре найма было указано, что заработная плата будет уплачена по окончании плавания. Суд утверждал, что "Все контракты становятся недействительными, когда они противоречат смыслу акта".[1]

В 1893 г. конгресс принял т.наз. "Акт Уэртера", запрещающий владельцам судна и их представителям, провозящим товар между портами США и иностранными портами, вносить в грузовые документы условия, освобождающие судно от ответственности "за вред и убытки, происшедшие от небрежности, вины или недостатков, свойственных погрузке, укладке ,охране,заботливости или вызванные доставкой".[2]

---

1 Ibidem, стр. 188.

2 Ibidem, стр. 189.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

Акт возлагает на судно ответственность за укомплектование судна, за снабжение судна провиантом и за приведение судна в состояние, годное для мореплавания.

За нарушение постановлений акта предусматривается штраф в 2000 долларов. Акт применяется как к судам Соединенных Штатов Америки, так и к иностранным судам.

В деле " Knott v.Botany Mills " суд присудил судно уплатить убыток за порчу товара, происшедшего от его плохой укладки, хотя по судовым документам судно освобождалось от такой ответственности и даже было предвидено, что споры в отношении провоза подлежат разрешению по законам государства, флаг которого носит судно.

В отношении законов о патентах Верховный суд решил в деле " Brown v.Duchesne ", что законы Соединенных Штатов Америки о патентах не подлежит применять к иностранным судам в Американских портах.[I]

Из вышеприведенного мы можем сделать вывод, что США признают в общем в своих портах неограниченную гражданскую юрисдикцию в отношении иностранных частновладельческих судов, делая из этого общего принципа исключения на основе международных договоров, когда это требуется внешнеполитическими соображениями.

4. Практика остальных буржуазных государств.

Остальные буржуазные государства в своей практике следуют отчасти практике Великобритании, отчасти практике Франции.

Неограниченную гражданскую юрисдикцию в отношении пребывающих в его портах иностранных частновладельческих судов, признают из государств Америки: Мексика, Бразилия, Чили, Эквадор, а также доми-

I Ibidem, стр. 190.

нионы Великобритании, и из Европейских государств Голландия.

Практика Франции, признающей гражданскую юрисдикцию прибрежного государства лишь в вопросах, выходящих за пределы судна, или касающихся прибрежного государства и его граждан, придерживаются еще следующие Европейские государства: Германия, Испания, Португалия, Бельгия, Италия, Греция и Скандинавские государства; из Американских стран Перу, Аргентина и Панама.[I]

5. Подчинение исков, возникающих из столкновения судов, суду прибрежного государства.

В практике буржуазных государств иски, возникающие из столкновения судов во внутренних морских водах, подчиняются суду прибрежного государства, несмотря на то, плавает ли судно под его флагом или какого-либо иностранного государства.

Институт международного права в своих резолюциях, принятых в Гааге в 1898 г. и в Стокгольме в 1928 г., придерживается этой же позиции.

В 1910 г. в Брюсселе была заключена конвенция "для объединения некоторых правил относительно столкновения судов".

Согласно конвенции правила ее применяются к столкновениям "между морскими судами или между морскими судами и кораблями внутреннего плавания ... несмотря на то, в каких водах произошло столкновение".

Конвенция оставляет, однако, открытым вопрос о подсудности

I Charteris, op.cit., стр.46 и сл; F.K.Nielsen, The Lack of uniformity in the Law and Practice of States with regard to Merchant Vessels, "AJIL", vol.13, 1919, стр.1-21; United Nations, Laws and Regulations on the Regime of territorial Sea, стр. 62

исков, возникших из столкновений, вследствие чего указанный вопрос регулируется внутренним законодательством государств.[I]

В практике англо-американских государств обнаруживается тенденция к расширению юрисдикции своих судов в отношении исков, возникших из столкновений судов.

В Англии иски о возмещении убытков, причиненных столкновением судов, могут быть предъявлены, по усмотрению истца, в качестве исков in rem или в качестве исков in personam . При этом иск in personam может быть предъявлен английскому суду только в том случае, если ответчик имеет местожительство в пределах английской юрисдикции. Иск in rem может быть предъявлен английскому суду во всех случаях нахождения судна в пределах английской юрисдикции, несмотря на то, произошло ли столкновение в английских или иностранных водах. Предъявление иска in rem как указано, не отнимает у истца возможности предъявить впоследствии иск in personam , если истец не получил полного удовлетворения из суммы, вырученной при продаже судна, причинившего убытки. То же самое может происходить и в случае предъявления иска in personam . В обеспечение иска на частновладельческое судно может быть наложен арест. В случае иска in personam не судно не может быть наложен арест, за исключением Шотландии, где это может иметь место.

В Соединенных Штатах Америки иски из столкновения судов также могут быть предъявлены или как иски in rem , или как иски in personam . Иск in rem может быть предъявлен только Адмиралтейскому суду Соединенных Штатов Америки, ведению которого подлежат иски, несмотря на цену иска, флаг судна и место столкновения, при усло-

I См. А.А. К е й л и н, Столкновение судов на море в международном торговом мореплавании "Вопросы торгового мореплавания и морского права", Вып. 4, Москва, 1935 г. стр. 22-40.

вии, что судно, против которого предъявляется иск, находится в момент предъявления иска в пределах юрисдикции Соединенных Штатов Америки. Иски in personam могут быть предъявлены и другим судам Соединенных Штатов Америки, также не взирая на место столкновения и на флаг, под которым плавали столкнувшиеся суда. Так, в 1928 году окружной суд Нью-Йорка в деле " Royal Mail Steam Pocket Co v.Companhia de Navegacao Lloyd Brasileiro "признал себя компетентным для рассмотрения иска возникшего из столкновения между английским и бразильским судами в бельгийских территориальных водах.[1] Равным образом по делу " Harfry " суду Соединенных Штатов Америки был подчинен иск из столкновения происшедшего между английским и португальским судами во французском порту.[2]

Для оправдания своей практики суды Великобритании и Соединенных Штатов Америки утверждают, что столкновения судов подпадают под действие общего права - communis iuris- , вследствие чего иски из столкновения могут быть подведомственны судам всех государств, владеющих морскими берегами.[3]

Но в случае столкновений между иностранными судами суды Соединенных Штатов Америки могут признавать себя некомпетентными для рассмотрения иска. Такая позиция нашла подтверждение в решении Верховного суда Соединенных Штатов Америки от II апреля 1932 года по поводу столкновения между двумя канадскими судами " Mandatok" и " Jorktown " в территориальных водах Соединенных Штатов Америки.[4]

Дело было возбуждено Канадским гражданином, владельцем груза

---

1 Х и г г и н с и К о л о м б о с, цит.соч.,стр.260,выноска 5.
2 О п п е н г е й м, цит.соч.,т.I,2, стр. I74, выноска 2.
3 Х и г г и н с и К о л о м б о с, цит.соч., стр. 260.
4 См. "Revue de droit maritime compare",v.XXXVI,1932,стр.260

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

на борту затонувшего при столкновении судна "Jorktown". Расследованием дела было установлено, что ответственность за происшедшее столкновение падает на оба судна. Ввиду того, что канадские законы в таком случае ограничивают ответственность судовладельца половинной стоимостью судна, владельцы груза, опасаясь того, что половина стоимости судна "Mandatok" не покроет всех убытков, решились обратиться в окружной суд Нью-Йорка, так как по законам Соединенных Штатов Америки судовладельцы в подобном случае отвечают в полном размере стоимости судна.

Суд же отказал в разбирательстве иска по той причине, что, хотя столкновение произошло в территориальных водах Соединенных Штатов Америки, оно произошло между двумя иностранными судами. Правильность отказа от разбирательства иска подтвердили и апелляционный суд и Верховный суд Соединенных Штатов Америки.

Во Франции иски из столкновения судов могут быть предъявлены 1) по местожительству ответчика, 2) по месту столкновения судов, если столкновение произошло в территориальных водах и 3) по месту, куда направилось одно из столкнувшихся судов после столкновения, хотя бы этим местом и был порт-убежище.[1] Флаги судов, между которыми произошло столкновение не имеют значения и французские суды считают себя компетентными разбирать и иски, вытекающие из столкновений между иностранными судами. В обеспечение иска на судно, причинившее ущерб, может быть наложен арест.

Приписка судна к французскому порту не является достаточным основанием для предъявления иска во французском суде.

---

1 См. ст. 407 "Code de commerce" и закон от 14 мая 1897 г. и 25 июля 1915 г.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

В Италии иски из столкновения судов предъявляются по тем же принципам, как и во Франции, только с тем отличием, что иск может быть предъявлен против виновного судна и по месту порта назначения судна.[I] При этом, если столкновение произошло в итальянском порту или в итальянских территориальных водах и цена иска не превышает 5000 лир, иски не подведомственны суду, а разрешаются начальником порта, департамента или округа.

В Бельгии иски могут быть предъявлены I) по местожительству ответчика, 2) по месту столкновения, если столкновение произошло в бельгийских территориальных водах, 3) по местонахождению судна, если при предъявлении иска причинившее ущерб судно находится в бельгийских территориальных водах или в бельгийском порту, и 4) по месту наложения ареста на какое-нибудь имущество ответчика в Бельгии.

Таким образом в отличие от Франции наложение ареста на какое-нибудь имущество ответчика в Бельгии дает вместе с тем и право предъявлять в бельгийском суде иск из столкновения судов.

В Голландии иск может быть предъявлен: I) по местожительству ответчика, 2) месту столкновения, если столкновение произошло в голландских территориальных водах, 3) по месту приписки судна, если судно приписано к одному из голландских портов и 4) по месту наложения ареста на судно.

Таким образом наложение ареста на судно в Голландии, как и во Франции, дает право предъявления голландскому суду иска о возмещении убытков, причиненного столкновением судов.

Сходно с Голландией предъявление исков из столкновения судов регулировано в Норвегии, где иск может быть предъявлен: I)по место-

---

I См.ст. 873 "Codice di commercio".

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

жительству ответчика, 2) по месту приписки судна, если судно приписано к норвежскому порту, 3) по месту столкновения, если столкновение произошло в норвежских территориальных водах, 4)по месту наложения ареста на судно или по местонахождению имущества ответчика.

В Швеции вопрос о предъявлении исков из столкновения судов гораздо проще по сравнению с другими странами и в Швеции иск может быть предъявлен I) по местожительству ответчика, 2) по местонахождению судна, если судно в момент предъявления иска находится в шведских территориальных и во внутренних морских водах.

Таким образом, мы видим, что законодательства различных стран значительно расходятся в вопросе о предъявлении исков, связанных с столкновением судов.

Во избежание коллизий в юрисдикции различных государств при разрешении исков, возникших из столкновения судов, международный морской комитет на Парижской конференции 1937 г. принял проект "Конвенции о гражданской юрисдикции по спорам, связанным со столкновением судов", по которой предъявитель иска по своему усмотрению мог подчинить иски, возникшие вследствие столкновений судов: I) суду местожительства ответчика или суду порта приписки судна; 2) суду места наложения ареста на судно - виновника в столкновении, даже в том случае, когда судно было освобождено из под ареста вследствие обеспечения до предъявления иска; 3) суду места столкновения, когда столкновение произошло в территориальных или внутренних морских водах.

Проект конвенции все же предусматривает возможность в порядке взаимного соглашения сторон установление иной подсудности иска или обращение к третейскому суду.[I]

I Х и г г и н с и К о л о м б о с, цит.соч., стр. 261.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

10 мая 1952 г. в Брюсселе была заключена конвенция "По унификации некоторых правил", относящихся к гражданской юрисдикции по вопросу о столкновении судов". На основе этой конвенции гражданские иски, вытекающие из столкновений между морскими судами и судами внутреннего судоходства могут быть возбуждены по усмотрению истца.

а) в суде по месту постоянного жительства ответчика или по месту порта, где занесено в реестр судно ответчика;

б) в суде, где был осуществлен арест судна-ответчика или любого другого судна, принадлежащего тому же ответчику, на которое арест мог быть наложен в законном порядке или в суде места, где мог бы быть осуществлен арест, залог или было предоставлено другое обеспечение;[1]

Но весьма мало государств ратифицировало эту конвенцию,[2] ввиду того, и сейчас вопрос гражданской юрисдикции регулируется внутренним законодательством государств.

6. Вопрос о гражданской юрисдикции консулов над частновладельческими судами родины.

В консульских уставах буржуазных государств, а также в консульских конвенциях, заключенных между буржуазными государствами, консулам присваивается весьма широкая компетенция в осуществлении гражданской юрисдикции в отношении частновладельческих судов своей родины в портах иностранных государств в вопросах, касающихся внутреннего распорядка судна, экипажа и командного состава, а также и взаимных отношений членов судового экипажа.

---

1 "Морское право и практика", вып. 40, Ленинград, 1959, стр. 56.
2 Конвенцию ратифицировали: Франция, Испания, Египет, Коста-Рика, Швейцария, Югославия.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

При наличии таких конвенций гражданская юрисдикция прибрежного государства в отношении находящихся в его портах иностранных судов, регулируется соответствующими конвенциями. Между буржуазными государствами заключены много таких конвенций. Лишь Великобритания, как правило, воздержалась от ограничения конвенциями своей юрисдикции в отношении иностранных частновладельческих судов в своих портах. Как исключение из этого общего принципа, является заключенная с США консульская конвенция 1951 г. Данные консулам Великобритании инструкции подчиняют английские суда в иностранных портах местной юрисдикции, признавая в компетенцию консула лишь оказания помощи капитану для поддержания дисциплины на судне.

В инструкциях, данных консулам, сказано: "Дисциплина на борту британского торгового судна во время пребывания в иностранном порту обыкновенно регулируется капитаном судна соответственно британскому закону, и желательно, чтобы консул оказывал содействие поддержанию дисциплины. Консульский чиновник убеждает в этом капитанов судов, предупреждая их, однако, что некоторые местные законы или постановления могут ограничивать свободу действий капитана при выполнении своих обязанностей".[1]

Напротив, в заключенные между другими буржуазными государствами конвенциях консулам присваиваются широкая компетенция в отношении частновладельческих судов своей родины.

В заключенных с Францией торговых соглашениях и консульских конвенциях обыкновенно предусмотрено, что "Консулы регулируют сами всякие споры, возникающие между капитаном, офицерами судна и матросами и в особенности споры, относящиеся к заработной плате

---

[1] Charteris, op.cit., стр.72.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

или исполнению обязанностей, проистекающих на обоюдно обусловленных договоров".[1]

Согласно заключенным Соединенными Штатами Америки соглашениям консулы ... " осуществляют юрисдикцию в делах, могущих возникнуть между офицерами и судовой командой, касающихся укрепления дисциплины на борту судна. Консул имеет юрисдикцию в спорах, относящихся к улаживанию вопросов о заработной плате и выполнению договоров личного найма, при условии, чтобы местные законы это допускали".[2]

Консулу подведомственны споры между членами экипажа независимо от того, гражданами какого государства они являются. Состав экипажа судов определяется на основе судовой роли.[3]

Консулу не подведомственны гражданские споры между пассажирами, а также между пассажирами и экипажем судна. Эта точка зрения выражается в мнении Государственного Совета Франции 1806 г. и в консульских конвенциях. Ст. 38 Стокгольмской резолюции Института Международного права 1928 г. придерживается этой же точки зрения.

В отношении пассажирских судов юрисдикция прибрежного государства, однако, часто ограничена. Так, в англо - французской конвенции 1890 г. о почтовых судах сказано, что пассажиры почтовых судов подчиняются правилам конвенции, если они во время остановки сами не сойдут на берег "для взятия их с борта судна не может быть какой-либо причины". Особое положение почтовых судов в Англии предусмотрено "Актом о почтовых судах"[4] 1891 г. и правилами междуна-

---

1 G i d e l, op.cit., v.II, стр.158.

2 Хайд, цит.соч., т.4, стр.192, 193; См.заключенные с США консульские конвенции с Великобританией в 1951 г. и Коста Рикой в 1948 г. United States Treatise and other International Agruments, vol.I, 1950, стр.272; vol.3, part.3, 1952, стр.3442.

3 G i d e l, op.cit., v.II, стр. 162.

4 C h a r t e r i s, op.cit., стр.66, 67, 78.

TARTU ÜLIKOOL UNIVERSITAS TARTUENSIS 1632

народных конвенций.

По консульскому уставу Советского Союза на советских консулов за границей возлагается обязанность разрешать все могущие возникнуть споры между капитаном и экипажем советских торговых судов. По ст. 104 устава "На консула возлагается содействие в разрешении, а также разрешение конфликтов, могущих возникнуть между капитаном и экипажем судна или лицами, выбывающими из состава экипажа, на почве применения наемного труда и, в частности, конфликтов, связанных с вопросами охраны труда, оплаты, довольствия и т.д. При этом консул руководится законодательством о труде Союза Советских социалистических Республик и Союзных Республик, а также условиями коллективных и трудовых договоров".

В этой же статье устава сказано, что это касается также разрешения споров и конфликтов между экипажем судна и представителями Советских мореходных предприятий в иностранных портах.

В данной консулам 15 сентября 1926 г. НК Труда и НКИД совместной инструкции предвиден порядок разрешения таких споров. По инструкции споры на почве применения наемного труда на советских судах в иностранных портах между работниками и администрацией разрешаются расценочно-конфликтной комиссией; в случае отсутствия такой комиссии - соглашением капитана судна и соответствующего профессионального органа. Споры, не разрешенные в этом порядке, разрешаются организованной консулом примирительной камерой или третейским судом.[I]

I См. Консульский Устав Союза ССР, Москва, 1931, стр. 369.

~~морских конвенций~~.

Особенно широкая была компетенция консулов в восточных странах в период консульской юрисдикции. При осуществлении консульской юрисдикции были исключены из подведомственности местных судов все внутренние дела судна и споры между членами экипажа. Всякие действия местных властей по отношению к иностранным судам могли быть предприняты лишь в присутствии консула соответствующей страны. Так, в 1902 г. Египетский смешанный суд признал недействительным обыск в каюте на борту иностранного судна без участия консула.

Буржуазные государства в практике осуществления своей юрисдикции по отношению к иностранным судам признают право протеста консулов, но этот протест не имеет решающего значения для решения вопроса подсудности.[1]

Консулы, осуществляя гражданскую юрисдикцию в отношении частновладельческих судов своей родины, обязаны представлять отчеты местному суду об осуществлении ими юрисдикции.

7. Гражданская юрисдикция Советского Союза над пребывающими в его портах иностранными частновладельческими судами.

Иностранные частновладельческие суда во время пребывания в наших портах подчиняются полностью гражданской юрисдикции Советского Союза. Эта позиция вытекает из правил наших гражданских кодексов, действующих на протяжении всей советской территории, включая также внутренние морские воды. Так в ст. 9 "Вводного закона" к гражданскому кодексу РСФСР сказано: "Применение гражданского кодекса распространяется на всю территорию РСФСР".[2]

---

1 G i d e l, op.cit., v.II, стр.I62,I63.
2 См. также К е й л и н, Советское морское право, стр. I04.

TARTU ÜLIKOOL · UNIVERSITAS TARTUENSIS · 1632

Полное подчинение иностранных судов в наших портах гражданской юрисдикции Советского Союза следует также из того, что у нас в законодательстве не предусмотрены какие-либо исключения в отношении иностранных судов, находящихся в наших портах.

Полное подчинение частновладельческих судов в портах гражданской юрисдикции Советского Союза следует также из ст. 8 "Общей инструкции", где сказано: "Надлежащие власти СССР имеют право производить на иностранных торговых судах обще-административные, следственные и судебные действия, не вмешиваясь во внутреннюю жизнь торгового судна". Как выше уже сказано, под внутренней жизнью следует понимать взаимные служебные отношения на судне, регулируемые изданными государством флага судна законами и дисциплинарными правилами, причем решение вопроса о том, что в конкретном случае относится к внутренней жизни судна, подлежит нашим соответствующим органам.

Исходя из подчинения иностранных судов в портах советской гражданской юрисдикции, советские граждане и юридические лица могут предъявлять иски к иностранным судам в связи с их требованиями, как например, в связи с снабжением судна, с погрузкой и выгрузкой или несчастными случаями, происшедшими при погрузке и выгрузке.[1]

Наше законодательство признает право сторон подчинять вытекающие из морской перевозки грузов споры Морской Арбитражной

---

1 Постановлением Пленума Верховного Суда СССР от 22 февраля 1932 г. разъясняется, что при взыскании с иностранных судов возмещения за увечье или смерть, причиненные советским гражданам, надлежит применять постановление ЦИК и СНК от 23 ноября 1927 г. о капитализации платежей. См. Сборник действующих постановлений Пленума Верховного суда СССР 1924-1944, Москва, 1946, стр. 155.

TARTU ÜLIKOOL · UNIVERSITAS TARTUENSIS · 1632

комиссии (ГПК РСФСР ст. 23). При действительности арбитражной оговорки, спор не подлежит судебному разбирательству.

Советские граждане и юридические лица могут предъявлять иски к лицам, пребывающим на иностранных судах, находящихся в портах. Иски к иностранным судам, пребывающим в портах, можно предъявлять также в связи с различными требованиями к владельцам судна в порядке ст. 26, абз. II ГПК РСФСР.

При предъявлении исков к иностранным судам возможно требовать для обеспечения иска наложения ареста на иностранное судно в порядке ст.ст. 82-93 ГПК РСФСР. При нанесении иностранным судном убытка портовым сооружениям и прочему находящемуся в порту имуществу и при непокрытии убытка можно потребовать от начальника порта задержания в порту иностранного судна.

Распоряжение начальника порта о задержке судна действительно в течение 3 дней. Если за это время суд не постановил наложение ареста на судно, последнее незамедлительно освобождается.[I]

Иски, вытекающие из столкновения с иностранными судами, могут быть также предъявлены советскому суду на основании прим. 2 ст. 25 ГПК РСФСР, если иностранное судно, на котором лежит ответственность за причиненный при столкновении убыток, находится в порту Советского Союза. Если иностранец, которому принадлежит виновное в столкновении судно, имеет в Советском Союзе какое-либо другое имущество, как например другое судно, то иск к такому судовладельцу может быть предъявлен в Советском суде на основе абз.II ст.26 ГПК РСФСР. Для того, чтобы лучше обеспечить безопасность судоходства в наших внутренних морских водах, надо было бы дополнить

I Кодекс торгового мореплавания, стр.289; "Положение о правах и обязанностях начальников морских портов Союза ССР", ст. 7; СЗ СССР, 1931 г., № 22, ст. 186.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

новый гражданский кодекс положениями, подчиняющих всех исков, вытекающих из столкновений судов в наших водах, Советским судам.

В соответствии со ст. 4 КТМ постановления кодекса применяются при общей и частной аварии тогда, когда судно закончит свой рейс в порту Советского Союза.

Согласно ст. 239 КТМ начальник порта имеет право "задержать судно или груз по просьбе лица, имеющего требование, основанное на общей аварии, столкновении судов или оказания помощи, впредь до предоставления судовладельцем и грузовладельцем достаточного обеспечения. Задержание прекращается по истечении 72 часов, если до этого момента оно не будет подтверждено постановлением суда".

Согласно ст. 240 КТМ на судне, не закончившее своего рейса, нельзя наложить ареста по требованию не связанному с данным рейсом, "за исключением исков о праве собственности на судно".

Таким образом, иски, возникшие из-за плавания, а также иски о праве собственности на судно могут быть предъявлены также к судну, не закончившему своего рейса.

Что касается предъявления исков членами экипажа иностранного судна нашим судебным органом против других членов экипажа или против судна, то в советском законодательстве не предусмотрено никаких препятствий для этого.

Право иностранных моряков предъявлять иски советским судам нашел подтверждение в решении Верховного Суда УССР от 1928 года. В решении были даны ответы на два принципиально важных вопроса. Во-первых, может ли Советский суд рассматривать трудовой конфликт между владельцем иностранного судна (или его представителем) и членом судового экипажа, и во-вторых, на основании каких законов подлежит

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

разрешить такой конфликт по существу.

В решении по первому вопросу было указано, что Советский суд не имеет основания отказываться от рассмотрения трудового конфликта между моряком иностранного торгового судна и судовладельцем. По второму вопросу было указано, что в Советском суде не могут защищать такие условия труда и такие пункты договора, которые принципиально не допускаются советским трудовым законодательством.[1]

Наши законы, обеспечивая всем иностранцам гражданское правомочие на нашей территории, не препятствуют иностранцам обращаться к нашим судам и не требуют от них уплаты какого-либо дополнительного обеспечения, как это часто имеет место в судах буржуазных государств.[2]

В заключенных Советским Союзом договорах о торговле и судоходстве признается право граждан другой договаривающейся стороны обращаться к советским судам.

В заключенным с Данией в 1948 г. договоре о торговле и мореплавании сказано: "Граждане и юридические лица каждой Договаривающейся Стороны могут искать в судах и будут пользоваться свободным и легким доступом в суды другой Договаривающейся стороны".[3]

В заключенных Советским Союзом торговых договорах найдет подтверждение еще тот факт, что иностранцам на советской территории, обеспечивается судебная защита наравне с советскими гражданами.

---

1 "Вестник Советской юрисдикции" 1928 г., № 7.
2 Л. Л у н ц, Международное частное право, Москва 1949, стр. 337; М.М. Б о г у с л а в с к и й, А.А. Р у б а н о в, Правовое положение иностранцев в СССР, Москва, 1959, стр. 106 и сл.
3 "Внешняя политика Советского Союза", 1946, стр. 176; также и в договоре с Румынией 1947 г., ст. 12; с Болгарией 1948 г. ст. 16 и др.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

В. УГОЛОВНАЯ ЮРИСДИКЦИЯ ПРИБРЕЖНОГО ГОСУДАРСТВА В ОТНОШЕНИИ НАХОДЯЩИХСЯ В ЕГО ПОРТАХ ИНОСТРАННЫХ ТОРГОВЫХ СУДОВ

В связи с частым пребыванием торговых судов в иностранных портах, и вопрос об уголовной юрисдикции прибрежных государств в отношении пребывающих в их портах иностранных торговых судов и находящихся на этих судах лиц, имеет большое практическое значение.[I]

Этому вопросу в буржуазной юридической литературе уделено много внимания. Но до сего времени практике буржуазных государств, а также буржуазная теория не смогли придти к единому разрешению этого вопроса. Разрешение этого вопроса затрудняют противоположные интересы господствующих классов буржуазных государств. Все буржуазные государства стараются подчинить своим законам и своему суду, наилучше защищающим их интересы, не только преступления, совершенные на их территории, но и преступления, совершенные на их торговых судах в иностранных портах. В связи с этим на практике возникает конфликт между законами прибрежного государства и государства, флаг которого носит судно, в случае совершения преступления на борту торгового судна в иностранных портах, так как законы обоих государств стараются подчинить такие преступления своей юрисдикции.

В борьбе между этими двумя тенденциями и выработалась современная практика буржуазных государств, а также буржуазная теория по названному вопросу.

I А. У у с т а л ь, Уголовная юрисдикция прибрежного государства в отношении находящихся в его портах иностранных торговых судов, Ученые записки Тартуского государственного университета, вып. 44, Таллин, 1956, стр. 18-88.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

Затруднения при разрешении этого вопроса возникают прежде всего в связи с преступлениями, совершенными на иностранном торговом судне одним членом экипажа против другого члена экипажа, а также по поводу преступлений, совершенных членами экипажа иностранного торгового судна на борту судна против граждан прибрежного государства или против самого прибрежного государства. Преступления, совершенные членами экипажа иностранного торгового судна на берегу, а также совершенные гражданами прибрежного государства преступления на борту иностранного торгового судна подчиняются в практике буржуазных государств законам и суду прибрежного государства, такую же позицию единодушно занимают и буржуазные авторы.[I]

В практике буржуазных государств обыкновенно различают две основных концепции в вопросе об уголовной юрисдикции в отношении иностранных торговых судов в портах, а именно, с одной стороны, концепция Великобритании, и, с другой стороны, концепция Франции, хотя различие между этими концепциями скорее формальное, чем по существу. Законодательство и судебная практика остальных буржуазных государств следуют примеру этих двух основных концепций.

Характерной чертой концепции Великобритании является то, что по этой концепции иностранные торговые суда в портах формально признаются полностью подчиненными уголовной юрисдикции прибрежного государства. Следовательно, все совершенные на борту иностранного торгового судна преступления, независимо от того, кто совершил преступление и против кого оно было направлено, считаются подчиненными уголовной юрисдикции прибрежного государства.

I См. Х и г г и н с и К о л о м б о с, цит.соч.стр.238; Л. О п е н г е й м, цит.соч., т.I, полутом 2, стр.75; Ч. Х е й д, цит.соч., т.3, стр. 31;

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

Концепцию Франции характеризует то, что по этой концепции преступления, совершенные на борту иностранного торгового судна в портах, признают лишь тогда подчиненными уголовной юрисдикции прибрежного государства, когда преступления нарушают спокойствие и публичный порядок в порту или когда капитан судна или консул государства, флаг которого носит судно, требует помощи властей прибрежного государства.

Согласно этим двум основным концепциям в практике буржуазных государств буржуазные авторы по своим взглядам на уголовную юрисдикцию прибрежного государства в отношении пребывающих в его портах иностранных торговых судов подразделяются на две основные группы. Во-первых, авторы, признающие полную уголовную юрисдикцию прибрежных государств. К ним относятся главным образом английские авторы: Уестлек, Холл, Питт-Коббит, Твис, Халлек, Лоренс, Чертрис, Оппенгейм, а также и ряд авторов буржуазных государств, как Хайд, Ван Праег, Деспанье, Нильсон, Фошиль и др.[I]

Английский автор Лоренс утверждает: "Иностранные торговые суда в портах какого-либо государства подчиняются местному закону и местной юрисдикции. При входе в воды дружеской державы они стоят

I W e s t l a k e, International Law, 1910, стр.263; A. H a l l, Treatise on International Law, 1917, стр.214; P i t t-C o b i t t, Leading Cases on International Law, vol.I, стр.280; T w i s s, The Law of Nation, vol.I, 1884, стр.230; H a l l e c k, International Law, vol. I, 1908, стр.159; L a w r e n c e, op.cit., стр.208; C h a r t e r i s, The Legal Position of Merchantmen in Foreign Ports and National Waters. "British Year Book of International Law", 1920/21, стр.45; V a n P r a a g, Jurisdiction en Droit International public, 1915, стр.263; D e s p a g n e t, Cours de Droit International public, 1910, стр.376; N i e l s e n, The Lack of uniformity in the Law and Practice of States with regard to Merchant Vessels, "AJIL", 1919, vol.13; P. F a u c h i l l e, op.cit., стр.1025, 1026; Л. О п п е н г е й м, цит.соч., стр.76; Ч. Х э й д, цит.соч., т.3, стр.29, 30.

сами себя с самого начала под власть этой державы. Все уголовные дела, имевшие место на борту этих судов, подлежат расследованию этой державой".[1]

Большинство из дореволюционных русских авторов, как Ф.Мартенс, Стоянов, Казанский и Захаров,[2] признают также неограниченную уголовную юрисдикцию прибрежных государств.

С другой стороны, ряд буржуазных авторов признают уголовную юрисдикцию прибрежных государств в отношении находящихся в их портах иностранных торговых судов лишь тогда, когда преступление, совершенное на борту судна, нарушает спокойствие и публичный порядок в порту или когда капитан судна или консул государства, флаг которого носит судно, просят помощи властей прибрежного государства. Мы видим, что эти авторы в своих взглядах поддерживают концепцию Франции.

К этим буржуазным авторам принадлежат: Латур, Луте, Бонфис, Перельс, Лист, Фенвик, Жидель, Хиггинс, Руссо, Сель, Сиберт[3] и др.

Из дореволюционных русских авторов к этой группе принадлежит Уляницкий.[4]

---

1 L a w r e n c e, op.cit., стр.208.

2 Ф.М а р т е н с, Современное международное право цивилизованных народов, т.I, стр.387; т.II, стр.403, 410; А.Н. С т о я н о в, цит. соч., стр.361; Н.К а з а н с к и й, цит.соч., стр.284; Н.А.З а х а р о в, цит.соч., стр.159, 160.

3 L a t o u r, La mer territoriale au point de vue théoretique et pratique, 1889, стр.296; J. D e L o u t e r, Le Droit International public positif, v. I, стр.426; H.B o n f i l s, op.cit., стр. 238; F.P e r e l s, op.cit., стр.64; C.P e n w i c k, op.cit., стр.220; G i d e l, op.cit., v.II, стр.166; S c e l l e, op.cit., стр.414; C.R o u s s e a u, op.cit., стр.431; M.S i b e r t, op.cit., v.I, стр.958; Ф.Л и с т, цит.соч., стр.113; Х и г г и н с и К о л о м б о с, цит.соч., стр.238.

4 В. У л я н и ц к и й, цит.соч., стр.89.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

Так и в проектах конвенций по правовому режиму территориальных и внутренних морских вод, выработанных различными Научными Институтами и международными конференциями, отчасти признается полная уголовная юрисдикция прибрежных государств, отчасти ограниченная юрисдикция. Конечно, и эти проекты выражают интересы известных капиталистических кругов, под влиянием которых эти проекты были выработаны.

Хотя эти проекты не имеют обязательной силы для государств, они выработаны на основе практики государств и имеют большое влияние на буржуазную доктрину и отчасти также на судебную практику, в связи с чем их необходимо рассмотреть.

В принятой Институтом Международного права на Стокгольмской сессии 1928 г. резолюции "О правовом режиме судов и их экипажей в иностранных портах" признается, согласно, с практикой Великобритании, полная уголовная юрисдикция прибрежных государств в отношении иностранных торговых судов в их портах.

В ст. 33 резолюции сказано: "Все иностранные суда одним фактом своего пребывания в порту или в части моря, находящихся под тем же режимом, подчиняются юрисдикции прибрежного государства, как в уголовных деяниях, совершенных на борту судна, так и в деяниях, совершенных членами экипажа на берегу."[1]

Экспертная комиссия, подготовившая первую конференцию по кодификации международного права, состоявшуюся в Гааге в 1930 г., в своем первоначальном проекте по правовому режиму территориальных вод признает лишь ограниченную юрисдикцию государств.

В проекте указывалось: "Уголовная юрисдикция прибрежного го-

---

1 "Annuaire" vol. 34, стр. 748,749.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

государство ограничивается наказанием совершенных на борту судна преступлений, обращенных не прямо против члена экипажа или против пассажиров и их собственности. Далее, уголовная юрисдикция ограничивается делами, по которым капитан судна обращается за помощью к властям порта, и случаями, когда публичный порядок в порту будет нарушен".[1]

Выработанная подготовительной комиссией вышеназванной конференции на основе этого проекта "Дискуссионная база" (№ 27), которая должна была являться основой дискуссии на конференции, признает также ограниченную уголовную юрисдикцию, но в более широком масштабе, чем в первоначальном проекте. Здесь признается уголовная юрисдикция прибрежных государств и в том случае, когда преступление нарушает спокойствие в порту "по мнению местных властей" и когда помощь потребована капитаном судна или консулом государства флага судна или лицом, которого дело непосредственно касается.[2] "Дискуссионная база" отличается от практики буржуазных государств тем, что она признает уголовную юрисдикцию и тогда, когда лицо, которого дело непосредственно касается, обращается к властям прибрежного государства. Обыкновенно в буржуазных государствах не признается право потерпевшего обращаться к властям прибрежного государства.

На конференции по кодификации международного права 1930 г. по названному вопросу не было достигнуто соглашения, и конференция обратилась с пожеланием к Организации Сообщения и Транспорта, чтобы принятые Женевской конференцией 1923 г. конвенции о правовом режиме морских портов "были дополнены принятием мер предосторожности, регулирующих свободу карательной власти государства в отношении су-

1 "Supplement" to AJIL, 1926, стр.144.

2 Societe des Nations, Actes de la Conference pour la codification du Droit International, vol.III, Geneve 1930, стр.181.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

дов, находящихся в его внутренних водах".[1]

Но и это поколение до сего времени не выполнено.

Выработанные на Конференции по кодификации международного права 1930 г. статьи по правовому режиму территориальных вод вместе косвенно признают полную уголовную юрисдикцию прибрежных государств.

В этих статьях предусмотрен ряд ограничений для производства ареста на борту иностранного судна при проходе через территориальные воды, но при этом сказано, что приведенные ограничения не касаются "права прибрежного государства производить предусмотренные его законодательством аресты или следственные действия на борту иностранного судна, находящегося в его территориальном море или проходящего через территориальное море по выходе из внутренних вод".[2]

На такой же позиции находятся и статьи по правовому режиму территориальных вод, выработанные Комиссией Международного права Организации Объединенных Наций (ст. 23).[3] и Женевская конвенция о территориальных водах и прилежащих зонах (ст.19).

В отличие от этих статей по ст. 301 Кодекса Бустаманте, действующего в странах Латинской Америки, преступления, совершенные на иностранных торговых судах, не подлежат уголовной юрисдикции прибрежного государства, если они не имеют "никакой связи с прибрежной страной и ее обитателями и не нарушают их спокойствия".[4]

---

1 Op.cit., vol.I, cmp.169.
2 Ibidem, cmp.167.
3 Объединенные Нации, Доклад Комиссии Международного права о работе ее шестой сессии 3 июня - 28 июля 1954 года, стр. 12-23; С.Б. Крылов, Шестая и седьмая сессия Комиссии международного права, "Советское государство и право", 1955 г., № 8.
4 В.Н.Дурденевский, Избранные источники по международному частному праву XIX и XX веков, Москва 1941, стр.58.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

Все это еще раз показывает, что в практике буржуазных государств и в буржуазной доктрине отсутствует единство по вопросам уголовной юрисдикции в отношении пребывающих в портах иностранных торговых судов.

Буржуазные авторы стараются показать, что существует якобы общепризнанная норма международного права, ограничивающая юрисдикцию прибрежных государств в их портах в отношении иностранных торговых судов. Английский автор Хиггинс утверждает: "Существует норма, покоящаяся на международной вежливости и практике; это норма воспрещает осуществление местной юрисдикции по всем вопросам внутренней дисциплины на судне ... поскольку не затрагивается мир и спокойствие прибрежного государства и поскольку о помощи не ходатайствует капитан судна или консул страны судна".[I]

Но можем ли мы согласиться с тем, что существует общепризнанная норма международного права, ограничивающая уголовную юрисдикцию прибрежных государств в их портах относительно иностранных торговых судов? С этим согласиться нельзя. Прибрежное государство обладает неограниченным суверенитетом в своих внутренних водах, в том числе и в портах. Этот принцип является общепризнанным в практике государств и в доктрине.

Из суверенитета над внутренними водами вытекает и право прибрежных государств регулировать своим законодательством правовой режим этих водных пространств, а также право привлекать к ответственности всех лиц, нарушающих эти законы.

Иностранные торговые суда в портах подчиняются полностью законам прибрежного государства. Законы прибрежного государства, в том числе и уголовные законы, действуют на иностранных торговых

I Х и г г и н с и К о л о м б о с, цит.соч., стр. 238.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

судах так же, как и на его сухопутной территории. Из этого вытекает, что и преступления, совершенные на иностранных торговых судах в портах, подчиняются законам и уголовной юрисдикции прибрежного государства.

Государства, конечно, могут внутренним законодательством и равноправными международными договорами ограничивать свою уголовную юрисдикцию в отношении иностранных торговых судов в их портах. Такое право вытекает также из суверенитета во внутренних морских водах. На практике отдельные государства своим внутренним законодательством, а также двусторонними международными договорами - как торговыми договорами, так и консульскими конвенциями - ограничивали в некоторых вопросах свою уголовную юрисдикцию в отношении иностранных торговых судов в портах. Но этими договорами создано лишь партикулярное международное право, действующее только между договаривающимися сторонами, но не относительно третьих государств, не участвующих в договоре.

Однако требовать от государств ограничения своей уголовной юрисдикции или принуждать государства к этому недопустимо. Такие действия представляют собой грубое вмешательство во внутренние дела других государств и угрожают их безопасности и интересам их граждан.

Исходя из этого, и вышеприведенные теоретические позиции, признающие в портах лишь ограниченную уголовную юрисдикцию прибрежных государств в отношении иностранных торговых судов, неприемлемы.

Многие буржуазные авторы сами резко критикуют взгляды этих авторов, а также законодательство государств, ограничивающее уголовную юрисдикцию в портах.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

Французский автор Фошиль относительно мнения Государственного Совета от 1806 года, ограничивающего уголовную юрисдикцию Франции в портах писал, что здесь: "Произвольное решение, а иногда и простой расчет заинтересованного лица изменяют присвоенную юрисдикцию и применение уголовного закона".[1]

Федоци также утверждает относительно мнения: "Невозможно представить себе большую нелепость и решение более противное принципам, положенным в основание уголовной юрисдикции всех цивилизованных стран".[2]

Но и те буржуазные государства, которые формально признают в портах неограниченную уголовную юрисдикцию, в своей практике не подчиняют нарушения служебных обязанностей экипажа иностранных торговых судов своим законам и суду.

Практика буржуазных государств признает подобные правонарушения подчиненными законам и суду государства флага судна, но вопрос о том, составляет ли деяние нарушение служебных обязанностей или уголовное преступление, разрешается властями прибрежного государства.

При этом все буржуазные государства признают право капитана, а также консула государства флага судна обратиться к властям прибрежного государства с требованием о привлечении к ответственности виновных лиц и признают в таких случаях также нарушение служебных обязанностей подчиненным уголовной юрисдикции прибрежного государства.

Некоторые буржуазные государства не признают права потерпев-

---

1 F a u c h i l l e, op.cit., T.I,2, стр. 1061.
2 F e d o z z i, Les Delits a bord des navires marchands dans les eaux territoriales étrangere, "Revue générale de Droit International public", 1897, N 4, стр.202.

шего лица - члена экипажа иностранного торгового судна обращаться к властям прибрежного государства с требованием о привлечении к ответственности преступников и не признают в таких случаях уголовную юрисдикцию прибрежных государств. Такую позицию следует считать совершенно неправильной и противоречащей основным принципам уголовной юрисдикции самих буржуазных государств.

Рассмотрим далее практику отдельных буржуазных государств.

I. Практика Великобритании

Практика Великобритании, как уже упомянуто, исходит из принципа, по которому иностранные суда в ее портах подчиняются полностью уголовной юрисдикции Великобритании.

Эта практика берет свое начало уже в XIУ веке, когда король Ричард II и позднее в XУI веке король Генрих УIII подчинили своими статутами все находящиеся в Великобританских портах иностранные торговые суда уголовной юрисдикции английского короля.[1]

В более новом законодательстве названный принцип выражен в "Актах о торговых судах" 1854 и 1857 гг. В Акте 1854 г. о торговых судах сказано, что британская уголовная юрисдикция применяется ко всем "... преступлениям против личности или собственности, совершенным внутри страны или на каком-либо месте берега или на воде вне владений Его Величества капитаном, моряком или иной , которые во время преступления или в продолжении трех месяцев до этого были заняты на каком-либо британском судне".[2]

Хотя акт говорит лишь об английских судах, его предписания

---

1 Х и г г и н с и К о л о м б о с, цит.соч., стр.241;
2 C h a r t e r i s, op.cit., стр.71; H o l l a n d, Lectures on International Law, London, 1933, стр.152.

применяются также и к иностранным судам в английских портах в отношении совершенных там преступлений.

Эта концепция Англии выражается также в данных консулам инструкциях, а также в принятом в 1878 году законе о юрисдикции в территориальных водах (The Territorial Waters Jurisdiction Act), на основе которого преступления, совершенные на иностранных торговых судах при проходе английских территориальных вод также подчиняются уголовной юрисдикции.[1]

Из английской судебной практики мы можем привести ряд примеров, где осуществляется уголовная юрисдикция в английских портах в отношении иностранных судов.

В деле Льюиса и Блэра второй штурман американского судна "Офелия", Льюис, американский гражданин, нанес увечье на борту судна члену экипажа в Шотландском порту. Льюис был арестован, и английский суд наказал его, несмотря на то, что преступление было совершено на иностранном судне против члена своего же экипажа.[2]

В делах Регины и Кеннингема и др. английский суд наказал трех штурманов американского судна, которые в Бристольском канале немного ранее, чем стать на якорь на рейде, побили и тяжело ранили одного моряка.

Английская судебная практика все же непоследовательна.

В 1908 г. капитан стоявшего в Соут-Шильде русского барказа "Анна" уведомил русского консула в Ньюкастле, что на него напали трое моряков и изувечили его. Капитан требовал привлечения совершивших нападение моряков к ответственности в местном суде. На основании заявления капитана виновников преступления привлекли к от-

---

1 M a n l y O. H u d s o n, Cases and other Materials on International Law, St.Paul, 1929, стр.631.
2 P.C. J e s s u p, The Law of Territorial waters and maritime Jurisdiction, стр.170, 171.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

ветственности в полицейском суде Соут-Шильдс, но суд решил, что, так как преступление совершено на борту русского судна, представляющую собой русскую территорию, преступники подлежат передаче консулу для направления их в Россию и привлечения их там к ответственности.[1]

Что касается совершенных за границей на английских судах преступлений, то Англия, несмотря на то, что она признает неограниченную уголовную юрисдикцию прибрежных государств, склоняется также к подчинению их своему суду. В 1844 г. на английском судне в Рижском порту один моряк убил другого. Местные власти арестовали преступника. Но до рассмотрения дела Россия обратилась к Великобритании, предлагая, что в будущем в таких случаях Великобритания будет выдавать России русских моряков, совершивших преступление на русском судне в английских портах. Великобритания протестовала против юрисдикции России и в то же время отказалась принять предложение России.[2]

В деле Квина и Керра на английском судне в порту Роттердаме английский моряк украл у другого облигации. Преступник был привлечен к ответственности и наказан английским судом.[3]

Великобритания в своем ответе на "Вопросник" конференции по кодификации международного права, повидимому, отказалась от своей традиции подчинять полностью своей юрисдикции иностранные суда. В ответе было сказано: "что касается уголовных дел, то вмешательство властей и осуществление местной юрисдикции - явление необычайное, если только с просьбой о помощи не обратились сами местные представители государства или они не через посредство других лиц, или

---

1 Ibidem, стр.173.
2 Ibidem, стр.169,170.
3 Ibidem, стр.172.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

лица, под контролем которых находится судно, или лицо, непосредственно заинтересованное, или не, если имеются основания предполагать, что существует угроза спокойствию и надлежащему порядку в порту. В каждом случае решение вопроса о вмешательстве или невмешательстве зависит от усмотрения местных властей государства".[1]

В 1891 г., соответственно "Акту о почтовых судах", и в конвенциях о почтовых судах, заключенных с иностранными государствами, предусмотрены особые предписания относительно ареста лиц на иностранных почтовых судах, подчиненных этим конвенциям.

В акте говорится: "Когда иностранное почтовое судно, которого касается дело, находится в порту Соединенного Королевства, никто не может быть на нем задержан без разрешения судна, а также до начала гражданского или уголовного процесса, дающего право на арест лица, находящегося на борту судна; такое судно обязано выполнять в отношении этого лица предварительные меры предосторожности, заключающиеся в частности в следующем: а) Письменное извещение о намерении арестовать кого-либо, кто в определенное время находится или подозревается в нахождении на борту судна, причем судно по необходимости должно быть осмотрено, и если это судно принадлежит иностранному государству, а в данном порту имеется консульство этого государства, то консульский чиновник извещается об этом. б) Если указанное лицо находится на борту судна, то обязанность капитана является дать возможность консулу по его требованию арестовать его. в) Если консульский чиновник не в состоянии арестовать названное лицо, он может, однако, если дело касается иностранного судна, обыскать его для нахождения этого лица и в том случае, если оно будет

---

1 Хиггинс и Коломбос, цит.соч., стр.242.

TARTU ÜLIKOOL UNIVERSITAS TARTUENSIS 1632

найдено, арестовать его, но лишь по истечении срока, указанного в извещении, посланном консульству, как это подробно указано в конвенции".[1]

При этом нельзя задержать судно дольше, чем это предусмотрено в конвенции. Если капитан не разрешает обыскать судно, то каждый таможенный чиновник может взять судно под арест, причем капитану угрожает штраф до 500 фунтов стерлингов.

Хотя Великобритания формально признает полное подчинение иностранных частновладельческих судов в портах своей уголовной юрисдикции, все же, как отмечает Хиггинс, "юрисдикция английских судов ..., как правило, не осуществляется в тех случаях, когда дело касается внутреннего распорядка судна и отношений между капитаном, командой и пассажирами".[1]

2. Практика Франции

Историческим основанием практики Франции служит "Морской указ" (L'ordonnance de la Marine) 1671 г., в котором сказано: "Суду адмиралтейства подсудны морской разбой, пиратство, грабеж и побег членов экипажа, вообще все преступления и проступки, совершенные на море, в портах, гаванях и на берегу".

В декрете 1791 г. говорится: "Судьям района подсудны все преступления и проступки, совершенные в портах, на рейдах и на берегу".[2]

Таким образом, историческое законодательство Франции признает ее полную уголовную юрисдикцию в отношении преступлений, совершенных в его портах, чем ее практика похожа на английскую практику.

В начале XIX столетия в практике Франции произошло, однако, изменение в том смысле, что совершенные в портах на иностранных су-

---

1 Хиггинс и Коломбос, цит.соч., стр.241.
2 Gidel, op.cit., v.II, стр.207.

дах небольшие проступки, не имевшие последствий за пределами судна, были подчинены юрисдикции государства, флаг которого носило судно. Основанием этой практики явилось мнение Государственного Совета от 20 ноября 1806 г. (Avis du Conseil d'Etat).

Издание мнения 1806 г. было обусловлено совершенными во французских портах на судах Соединенных Штатов Америки преступлениями. В порту Антверпена на американском судне "Ньютон" один матрос напал на другого на судовой лодке во время перехода с суши на судно и причинил ему тяжелое телесное увечье. Приблизительно в то же время на американском судне "Салли" в порту Марселя первый офицер судна причинил тяжелое телесное увечье моряку.[I]

При решении вопроса о наказании преступников возник острый конфликт между консулом Соединенных Штатов Америки и местными судебными властями, так как консул Соединенных Штатов Америки, исходя из того, что преступление было совершено на судне Соединенных Штатов Америки лицом, принадлежащим к составу экипажа судна, против другого лица, принадлежащего к тому же экипажу требовал, чтобы право преследования и наказания преступника было предоставлено суду государства, флаг которого носит судно, т.е. суду Соединенных Штатов Америки.

Государственный Совет в своем мнении разрешил спор в пользу Соединенных Штатов Америки, утверждая при этом, однако, что "нейтральное судно, допущенное в порт государства, в силу права подчиняется законам полиции того места, куда судно прибыло; равным образом люди его экипажа подлежат судам страны за преступления, совершенные ими там даже на борту судна против входящих в состав экипажа иностранцев, а равно и по заключенным с последними гражданским до-

---

I Gidel, op.cit., v.II, стр.207. См. также Jessup, op.cit., стр.145.

TARTU ÜLIKOOL UNIVERSITAS TARTUENSIS 1632

говорим; но если территориальная юрисдикция до тех пор была вне сомнения, права нейтральной державы тем не менее в отношении преступлений, совершенных на борту нейтрального судна одним членом экипажа против другого члена того же экипажа, должны быть соблюдены как в отношении внутренней дисциплины судна, в которую местная власть не должна вмешиваться, так и во всех случаях, когда ее помощь не была испрошена или когда спокойствие порта не было нарушено".[1]

Таким образом мнение, отказавшись от принципа, выраженного в прежних актах о юрисдикции Франции, признает уголовную юрисдикцию прибрежного государства в отношении находящихся в его портах иностранных частновладельческих судов лишь в тех случаях, когда преступление непосредственно касается прибрежного государства, будучи совершенным членом экипажа судна по отношению к кому-либо из граждан прибрежного государства, когда преступление нарушает спокойствие в порту и когда испрашивается помощь властей прибрежного государства.

Мнение говорит о преступлениях между членами экипажа иностранного судна, к числу которых французские авторы причисляют всех лиц, внесенных в судовую роль, независимо от их подданства.

Пассажиры не принадлежат к составу экипажа, поэтому преступления между пассажирами иностранных судов в иностранных портах, так же как и совершенные пассажирами преступления по отношению к членам экипажа, подчиняются, по мнению французских авторов, юрисдикции прибрежного государства.[2]

---

1 P e r e l s, op.cit., стр.62.
2 G i d e l, op.cit., v.II, стр.212,213; F a u c h i l l e,op.cit., v.I,2, стр.1034.

Мнение оставляет многие вопросы открытыми, прежде всего вопрос, что понимается под "спокойствием" в порту и в каком случае "спокойствие" в порту нарушается.

Французские авторы придерживаются здесь точки зрения, по которой спокойствие считается нарушенным в том случае, когда преступление направлено против прибрежного государства или касается граждан прибрежного государства, или если преступление является крайне тяжелым, хотя бы оно было совершено одним членом экипажа против другого члена экипажа.

Кассационный суд Франции в своем решении от 25 ноября 1859 г. в деле Келли разъяснил понятие "спокойствие в порту" в том смысле, что убийство, совершенное на иностранном судне, является преступлением, нарушающим спокойствие в порту и потому относится к ведению суда прибрежного государства.[I]

Келли был вторым штурманом на американском судне "Темпест", убившим в порту Гавра на судне одного моряка и ранившим другого. Согласно вышеприведенной позиции кассационного суда Келли был привлечен к ответственности судом Франции.

Мнение оставляет нерешенным также вопрос, кто имеет право требовать помощи властей прибрежного государства. На практике такое право признается за капитаном судна и за консулом государства, флаг которого носит судно. Французские власти в 1911 г. в деле судна "Адмирал Гамелин" стали на эту точку зрения. Английского подданного Вильяма Савиджа, служившего кочегаром на французском судне "Адмирал Гамелин", тяжело ранили на судне в порту Британской Гамбии Бэтхорсте трое других лиц с того же судна. Потерпевший подал жалобу местным прибрежным властям, которые отдели приказ об аресте пре-

I G i d e l, op.cit., стр. II, стр.214.

TARTU ÜLIKOOL UNIVERSITAS TARTUENSIS 1632

ступников, но капитан и консул отказались выдать виновных, сославшись на французские законы, по которым такого рода преступления подлежат суду государства, флаг которого носит судно.[1] Губернатор разрешил судну продолжать плавание.

Французские авторы, а также практика становится на точку зрения, по которой пострадавший моряк не имеет права просить помощи местных властей. Кидел утверждает: "Моряк, на основании своих обязательств, лишен права подать жалобу властям прибрежного государства."[2]

Практика Франции настоящего времени базируется на принципах мнения, которые приняты и в данных консулам инструкциях и в заключенных Францией консульских конвенциях. В позднейших консульских конвенциях, заключенных Францией с Испанией в 1862 г., с Италией в 1862 г., с Португалией в 1863 г., с Сан-Сальвадором в 1878 г. и с Доминиканской республикой в 1882 г., в отличие от позиции мнения, уголовная юрисдикция прибрежного государства признается и тогда, "когда местный житель, не принадлежащий к экипажу судна, замешан в дело".[3]

Исходя из этих правил конвенции, следует полагать, что преступления, совершенные на иностранном судне, подчиняются уголовной юрисдикции прибрежного государства и тогда, когда они касаются членов экипажа судна, состоящих в гражданстве прибрежного государства.

Приказ военного министра Франции от 29 июля 1899 г. дает французским властям право арестовать французского военного дезертира на находящихся в порту иностранных судах без согласия консула и капитана судна.[4]

---

1 C h a r t e r i s, op.cit., стр.82.
2 G i d e l, op.cit., v.II, стр.219.
3 Ibidem, стр.225.
4 C h a r t e r i s, op.cit., стр.54.

3. Практика Соединенных Штатов Америки

Практика Соединенных Штатов Америки в вопросах уголовной юрисдикции в общем становится на рассмотренную выше позицию Франции.

Особенно ясно это выражено в судебной практике по делу Вильденгуса. Вильденгус, бельгийский моряк с парохода "Нордланд", убил на судне американского гражданина, другого члена экипажа того же судна, и был арестован властями Соединенных Штатов Америки. Бельгийский консул протестовал против юрисдикции Соединенных Штатов Америки на основании заключенного Бельгией с Соединенными Штатами Америки в 1880 г. консульской конвенции. Верховный суд Соединенных Штатов Америки признал все же американские суды компетентными в разборе этого дела, утверждая в своем решении: "Если совершенное на борту судна преступления по своему характеру таковы, что нарушают мир и общественное спокойствие страны, в пределах которой находится судно, то преступники никогда, ни в порядке вежливости, ни в силу обычая, не имели права на какое-либо изъятие из действия местных властей, если местные суды считают уместным осуществлять свою власть".[I]

Менее важные проступки, последствия которых не заходят за пределы судна, так же как и нарушения дисциплины, практика Соединенных Штатов Америки признает относящимися к компетенции государства, флаг которого носит судно.

В деле Паттерсона с борта "Эндора" Верховный суд в своем решении утверждал, что имеется "подразумеваемое согласие правительства Соединенных Штатов Америки на признание за государством флага судна юрисдикции по всем вопросам внутреннего распорядка торговых

I Х и г г и н с и К о л о м б о с, цит.соч., стр. 243.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

судов, находящихся в наших портах; такое согласие, однако, может быть отозвано".[1]

В это же время американские суды признают себя, на основании части 2 статьи 3 конституции, компетентными разрешать совершенные на американских судах за границей преступления. На это было указано в деле "Сантос Флора", причем, однако, Верховный суд отметил, что компетенция американских судов в отношении рассмотрения преступлений, совершенных за границей, ограничена юрисдикцией той страны, где было совершено преступление.[2]

В заключенных Соединенными Штатами Америки консульских конвенциях признается право юрисдикции консулов в согласии с местными законами.

В заключенном с Германией в 1926 г. договоре было сказано: "Если проступок, совершенный на борту частновладельческого судна, составляет преступление, за которое согласно законам государства виновное лицо подвергается наказанию как уголовный преступник, консульский чиновник не осуществляет юрисдикции, кроме случаев, когда это допускается местным законом".[3]

4. Практика остальных буржуазных государств

Остальные буржуазные государства отчасти придерживаются позиции Великобритании в осуществлении уголовной юрисдикции в отношении иностранных и частновладельческих судов в порту, признавая полную уголовную юрисдикцию прибрежных государств, в том числе Австралии, Канады, Индии, Ново-Зеландии, Чили и Эквадор.

---

1 Хиггинс и Коломбос, цит.соч., стр.245; Хейд, цит.соч., т.3, стр.28 и сл.

2 Хиггинс и Коломбос, цит.соч., стр.244; F.K. Nielsen, op.cit., AJIL, vol.XIII, 1919, стр.I-2I. Также в деле United States Rodgers, где преступление было совершено на территории Канады. См. там же.

3 "Supplement" to AJIL, vol.20, I926, стр.I6.

TARTU ÜLIKOOL · UNIVERSITAS TARTUENSIS · 1632

Буржуазные государства большей частью признают, однако, принцип Франции, подчиняя преступления, совершенные на иностранных судах в портах, лишь тогда уголовной юрисдикции прибрежного государства, его граждан или лиц, не принадлежащих к составу экипажа, когда оно угрожает спокойствию в порту или когда помощи требует капитан судна или консул государства, флаг которого носит судно.

Точки зрения Франции придерживаются: Голландия, Бельгия, Италия, Греция, Норвегия, Португалия, Перу, Испания, Бразилия и Германия до второй мировой войны.[1]

Германия в переписке с Англией по делу "Бургермейстера" в 1909 г. утверждала, что она не требует освобождения своих частновладельческих судов от юрисдикции, однако ее можно осуществлять лишь в тех границах, которые указаны в мнении Государственного Совета Франции от 20 ноября 1806 г., принципы которого приняты большинством Европейских государств, а также Соединенными Штатами Америки.[2] Практика Германии исходит из двух принципов. В заключенных Германией консульских конвенциях обыкновенно придерживается позиции ограниченной юрисдикции прибрежного государства. При отсутствии договоров, Германия в своей практике, как полагают буржуазные авторы, признает полную юрисдикцию прибрежного государства. Германия не дала точного ответа по названному вопросу подготовительной комиссии конференции по кодификации международного права, утверждая, что упомянутый вопрос необходимо урегулировать особой конвенцией о правовом режиме территориальных вод.[3]

---

1 Х и г г и н с и К о л о м б о с, цит.соч., стр.245, 246; G i d e l op. cit., v. II, стр.227 и сл.; J e s s u p, op.cit., cmp.I54; F e d o z z i, op.cit., cmp.203.

2 C h a r t e r i s, op.cit., cmp.77,78;

3 G i d e l, op.cit., vol.II, cmp.232,233.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

5. Уголовная юрисдикция Советского Союза в отношении пребывающих в его портах иностранных частновладельческих судов

Находящиеся в советских портах иностранные торговые суда, как общее правило, полностью подчиняются уголовной юрисдикции Советского Союза.[I]

Эту точку зрения выражают прежде всего те статьи уголовного кодекса РСФСР, которые регулируют действие кодекса в пространстве, в том числе ст. 4 кодекса, в которой сказано, что "иностранцы отвечают за преступления, совершенные на территории Советского Союза, на основании законов места совершения преступления".

Так как внутренние морские воды, в том числе и порты, составляют часть территории Советского Союза, то и все преступления, совершенные во внутренних морских водах на иностранных торговых судах, считаются совершенными на Советской территории и подчиненными уголовной юрисдикции Советского Союза.

В согласии с предписаниями уголовного кодекса РСФСР (ст. 5) на особом положении находятся лишь обладающие правом экстерриториальности иностранные граждане, вопрос об уголовной ответственности которых каждый раз подлежит разрешению дипломатическим путем.

Такую же точку зрения выражают правила "Общей инструкции о взаимоотношениях органов власти СССР с иностранными военными и торговыми судами в мирное время" 1925 г., где в ст. 8 говорится: "Надлежащие власти СССР имеют право производить на иностранном торго-

---

I К е й л и н, Советское морское право, стр. 105; А. Л. Н и к о л а е в, Проблема территориальных вод в международном праве, стр. 227; М. Л. З е р г о р о д с к и й, Уголовный закон, 1948, стр. 234-244; Международное право, 1947, стр. 251; Международное право, 1951, стр. 295.

вом судне ... следственные и судебные действия, не вмешиваясь во внутреннюю жизнь торгового судна". Под внутренней жизнью надо понимать служебные отношения между командным составом судна и экипажем, а также между членами экипажа, которые не составляют уголовного преступления, а подлежат дисциплинарной ответственности.

Неподведомственность нарушений служебных обязанностей со стороны экипажа иностранных торговых судов уголовной юрисдикции Советского Союза вытекает косвенно и из ст. 75 2 УК РСФСР, где говорится об ответственности за нарушение правил о предупреждении столкновения судов на море и иных правил, регулирующих морское судоходство, "если нарушение не является для совершителя должностным (служебным) преступлением".

Если нарушение служебных обязанностей на иностранном судне составляет вместе с тем и уголовное преступление и если такой факт становится известным советским властям, то эти власти имеют право в таких случаях расследовать преступление и привлекать виновных к ответственности. Решение вопроса, является ли совершенное на иностранном судне нарушение служебных обязанностей уголовным преступлением или нарушением дисциплины, относится к компетенции подлежащих властей Советского Союза. Только такая позиция отвечает в полной мере охране суверенитета и интересов Советского Союза во внутренних морских водах.

Производство арестов на иностранных судах регулируется постановлением СНК РСФСР от 24 мая 1927 г. "О производстве арестов на иностранных торговых судах", в котором сказано, что на иностранных судах могут быть арестованы: а) лица, разыскиваемые местной властью в связи с ранее совершенными ими преступлениями;

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

б) лица, совершившие преступления на берегу во время стоянки судна в порту, и в) лица, совершившие преступление на самом судне, если последствия преступления сказываются на берегу или нарушают спокойствие в порту. Постановление касается ареста лиц, совершивших на судне преступление, лишь в том случае, если последствия преступления заходят за пределы судна или нарушают спокойствие в порту.

Таким образом, правила приведенного постановления, согласно с международно-правовой практикой других государств, не предвидят производства ареста на иностранном торговом судне в том случае, когда последствия преступления не заходят за пределы судна или не нарушают спокойствия в порту.

Во всяком случае, следует стать на точку зрения, что решение вопроса, распространяются ли последствия преступления за пределы судна, относится к компетенции подлежащих советских властей.

Последствия преступления выходят за пределы судна, если преступление направлено против Советского государства или против советского гражданина. В судебной практике бывали случаи, в которых советские суды привлекали к ответственности лиц, принадлежащих к составу экипажа иностранного судна, совершивших на судне преступление против советского гражданина.

2 сентября 1950 г. народный суд I участка Онежского района, Архангельской области, рассматривал дело первого штурмана норвежского судна "Бестик" Ларсена, который ударил работавшего при погрузке советского гражданина Бессова. Суд присудил Ларсена к I году лишения свободы.[I]

I "Известия" от I4 сентября 1950 г.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

Преступлениями, последствия которых выходят за пределы судна, следует признать и тяжелые преступления, как убийство, тяжелые телесные увечья и др., несмотря на то, что они совершены одним членом экипажа иностранного торгового судна против другого члена экипажа.

Преступлением, последствия которого выходят за пределы судна, следует считать также такое выполнение служебных обязанностей на иностранном торговом судне, которое хотя и разрешается законами страны флага судна, но противоречит основам советского законодательства и унижает достоинство человека. Советское уголовное законодательство защищает и иностранных моряков от грубого произвола и самоуправства администрации судна, хотя такие деяния в буржуазных государствах иной раз рассматриваются как "выполнение служебных обязанностей".

Такой случай имел место во Владивостоке на английском пароходе "Карнарвоншир" в июле 1925 г.[1] Старший помощник капитана Сьютор, заподозрив китайца, работавшего по разгрузке парохода, в краже вещей, приказал его арестовать и приковать ручными кандалами в согнутом положении к борту судна. Это бесчеловечное обращение вызвало протесты со стороны советских граждан. По распоряжению милиции грузчик был освобожден из кандалов, а против самоуправства помощника капитана было возбуждено уголовное преследование по статье 108 УК РСФСР, и приговором народного суда он был признан виновным и наказан.

Постановление от 24 мая 1927 года предусматривает еще право капитана обращаться к советским властям для привлечения к ответственности преступников в случае совершенного на судне преступле-

1 Английская бесцеремонность, "Правда" от 12 декабря 1926 г.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

ния. Но такое обращение капитана к советским властям за помощью не обязательно для наших подлежащих властей, и они разрешат вопрос, исходя из предписаний советских законов.

Следует, однако, признать, что в случае совершения преступления на иностранном судне пострадавшие имеют право обращаться к советским властям за помощью, хотя бы пострадавший являлся членом экипажа судна и преступление было совершено лицом, принадлежащим к составу экипажа судна.

Что касается преступлений, совершенных пассажирами иностранного частновладельческого судна в портах Советского Союза, то наши законы не предусматривают каких-либо ограничений в привлечении их к ответственности; они полностью подчиняются уголовной юрисдикции Советского Союза, несмотря на их гражданство.

В ранней договорной практике, именно в консульских конвенциях, Советский Союз, исходя из стремления к развитию добрососедских отношений со всеми государствами, стал на точку зрения, что советские власти при производстве уголовной юрисдикции не вмешиваются во внутреннюю жизнь иностранных торговых судов, если дело не касается Советского Союза, его граждан или посторонних лиц, не входящих в состав экипажа судна. Так в консульской конвенции, заключенной с Польшей 18 июля 1924 года было сказано, что "Местные власти вступаются только в случае, когда возникшие на судах беспорядки сопряжены с нарушением спокойствия и порядка на берегу или в порту, или же когда в них будут замешаны туземец или лицо, не принадлежащее к экипажу судна".[1]

---

1 СЗ СССР 1926, № 38; см. также консульская конвенция с Чехословакией от 10 мая 1981 г., СЗ СССР, 1936, отд. II, № 35, ст. 319; и обмен нотами со Швецией от 2 февраля 1927 г., СЗ СССР, 1927, отд. II, № 19, ст. 112.

TARTU ÜLIKOOL UNIVERSITAS TARTUENSIS 1632

Возникает еще имеющий практическое значение вопрос, а именно, в каких размерах советские власти могут производить аресты членов экипажа иностранного судна? Необходимо ли здесь считаться с тем, чтобы судно могло беспрепятственно продолжать плавание? В советских законах в этом отношении не предусмотрены какие-либо ограничения. Всякое такого рода ограничение угрожает охране суверенных прав Советского Союза, а также безопасности Советского государства и его граждан.

Соответственно ст. 9 "Общей инструкции" 1925 г. о предпринимаемых в отношении иностранных торговых судов судебных, следственных или общеадминистративных действиях, за исключением действий, связанных с предоставлением свободного общения с берегом (таможенных, санитарных и т.п.), "сообщается заблаговременно консулу государства, флаг которого носит судно, если консул имеется в порту. Однако такого рода действия осуществляются, несмотря на участие или неучастие консула".

6. Правовой режим государственных судов в иностранных портах.

а) Военные корабли.

Как выше уже указано, государства, исходя из суверенитета во внутренних морских водах, имеют право запрещать иностранным военным кораблям заход в свои внутренние морские воды, за исключением случаев вынужденного захода. Если прибрежное государство дало разрешение для захода иностранного военного корабля во внутренние морские воды или признает право такого захода своим внутренним законодательством, тогда на практике возникает весьма суще-

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

ственный вопрос о правовом режиме иностранных военных кораблей во внутренних морских водах.

В последние годы советские военные корабли совершали дружественные визиты во многие иностранные государства, в то время как иностранные военные корабли посещали советские порты. Обмен такими дружественными визитами военных кораблей еще раз показывает практическую надобность подробного рассмотрения правового режима военных кораблей в иностранных портах.

При разрешении вопроса о правовом режиме иностранных военных кораблей в иностранных портах следует прежде всего принять во внимание интересы безопасности прибрежного государства, т.к. заход иностранных военных кораблей во внутренние морские воды может угрожать безопасности прибрежного государства. С другой стороны, при разрешении этого вопроса, мы должны учитывать и интересы государства флага корабля именно в том смысле, чтобы различные действия прибрежного государства в отношении иностранного военного корабля не повредили бы достоинству государства флага судна и его суверенным правам. Исходя из этих двух главных принципов и выработался правовой режим военных кораблей в иностранных портах.

Практика государств в согласии с интересами безопасности признает, как выше уже отчасти отмечено, право прибрежного государства урегулировать правовой режим иностранных военных кораблей во внутренних морских водах своим внутренним законодательством и международными договорами в согласии с требованиями обеспечения безопасностью и суверенными правами. Исходя из надобности обеспечения суверенных прав и достоинства государства, флаг которого носит военный корабль, военные корабли в иностранных портах подчи-

TARTU ÜLIKOOL · UNIVERSITAS TARTUENSIS · 1632

нятся по сравнению с частными судами особому режиму, известному в теории и практике под названием экстерриториальности.

Особый режим военных кораблей как в теории, так и на практике выработался в конце XVIII и в начале XIX столетия и является ныне общепризнанной нормой международного права. Прежде, как в теории, так и на практике военные корабли признавались наравне с торговыми судами в иностранных портах подлежащими местной юрисдикции и действию местных административных властей.[1]

Так Азуни еще в конце XVIII столетия пишет: "Мое мнение в этом отношении основано на общепризнанном принципе, что иностранная армия, проходящая или пребывающая на территории другого суверена, всегда подчиняется юрисдикции местного суверена, хотя военное командование, в силу молчаливого согласия этого самого государя по принципу благоразумия, желающего, чтобы предоставленное право оставалось в силе со всеми условиями, необходимыми для того, чтобы воспользоваться этим правом".[2]

Но в то же время уже ряд авторов, как Гюбнер, Лампреди, Казареги признают уже особое положение военных кораблей в иностранных портах.[3]

Также в договорной практике государств уже во второй половине XVIII столетия признается особое положение военных кораблей, как это ясно выражено в заключенном в 1756 г. между Норвегией и Генуей договоре, где сказано: ... "правительство никогда не может

---

1 Хиггинс и Колумбос, цит.соч., стр.190 и сл. Хайд, цит.соч., т.3, стр.127 и сл.; Оппенгейм, Международное право, т.I, 2, стр.379 и сл. Strisover, L'exterterritorialite, "Rec.des Cours, Acad.La Haye", v.I, 1923, cmp.233-286; Gidel, op.cit., v.II, cmp.255.

2 Azuni, op.cit., v.I, cmp.90, 91.

3 Hübner, De la saisie des batiments neutres ou du droit qu'ont des nations belligerentes d'arreter des navires de peuples amis, Haag, 1759.; Lampredi. Du commerce des neutres au temps de querre, v.I, 1902, cmp.10; Casaregi, Discussiones de commerce.

TARTU ÜLIKOOL UNIVERSITAS TARTUENSIS 1632

иметь притязание на право обыска или актом своего визита поставить незваные военные корабли в неприятное положение".[1]

В Соединенных Штатах Америки впервые в 1812 г. Верховный суд в деле шхуны "Exchange Mc Faddon" признал экстерриториальность военных кораблей иностранного государства. До этого времени военные корабли иностранных государств в портах Соединенных Штатов Америки были подчинены местной юрисдикции. 5 июня 1794 г. актом Конгресса президенту было предоставлено право применить даже вооруженную силу для того, чтобы обеспечить подчинение иностранных военных кораблей в портах постановлениям и действиям судебных органов Соединенных Штатов Америки. Это же право президента было подтверждено также актом Конгресса в 1805 г.[2]

Председатель Верховного суда Маршалл в вышеприведенном судебном решении 1812 г. в деле шхуны " Exchange "отметил: "Суд считает одним из принципов право то, что военные корабли какой-либо страны, заведшие в открытый для их приема порт дружественной державы, должны с согласия этой державы считаться свободными от ее юрисдикции".[3]

Английская судебная практика только в начале 20-х годов XIX столетия признавала особый режим военных кораблей в иностранных портах. В 1820 г. лорд Стоуил объявил, что если какое-либо лицо в иностранном порту перейдет на английский военный корабль, чтобы спастись от местной гражданской или уголовной юрисдикции, на него следует смотреть как на пребывающего в Англии.[4]

---

1 H o l z e n d o r f f, op.cit., Bd. 2, стр.436.
2 M.O.H u d s o n, Cases and other materials on international Law, стр.546
3 Х И Г Г И Н С И К О Л О М Б О С, цит.соч., стр.190.
4 G i d e l, op.cit., v.II, стр.261.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

Суд Адмиралтейства Великобритании отказал в иске, предъявленному к голландскому военному кораблю "Принц Фредерик" за оказание кораблю помощи в море на том основании, что иностранные военные корабли экстерриториальны.[1]

Так выработался в практике и в теории буржуазных государств в первой половине XIX столетия принцип, признающий особый режим военных кораблей в иностранных портах.[2]

Как указано в теории и практике особое положение военных кораблей в иностранных портах известно под термином экстерриториальность. Но действительное положение военных кораблей в иностранных портах, как оно вырабатывалось в теории и практике государств, не отвечает этому термину. Экстерриториальность, или внеземельность, термин принятый Гуго Гроцием в своем известном труде "О праве войны и мира" в 1625 г. для обеспечения особых прав иностранных дипломатов, означает как бы нахождение военных кораблей вне территории данного государства и как бы не подчинения их законам прибрежного государства.

Как мы увидели, современная теория международного права, а также практика государств признает право прибрежных государств регулировать заход военных кораблей во внутренние морские воды, действие в этих водах, захода личного состава на берег и т.д. Установленные прибрежным государством правила не касаются только следования судна во внутренних морских и территориальных водах, а действуют также на борту иностранного военного корабля, так как в этих правилах запрещается применение разные действия на борту иностранного

---

1 P h i l l i m o r e, op.cit., v.I, стр.480.

2 По Блюнтли иностранный военный корабль пользуется особым правом лишь тогда, когда он имел разрешение на вход во внутренние морские воды, см. B l u n t s c h l i, Das moderne Völkerrecht cilisierten Staaten als Rechtsbuch dargestellt, 1868, стр.187.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

корабля, как: составления карт, промеры глубины, фотографирования, стрельба и др.

Из этого видно, что иностранные военные корабли не освобождаются от подчинения местных законов и нет основания для названия их особого положения экстерриториальностью. Но в сравнении с частновладельческими судами они находятся на особом положении, вытекающими именно из представительного характера иностранных военных кораблей.

Особое положение военных кораблей вытекает, именно из того факта, что они являются как бы "плавающими частями" территории того государства, под флагом которого они плавают, и они также во внутренних морских водах других государств не теряют этого особого положения. Военные корабли и во внутренних морских водах иностранных государств составляют часть территории государства под флагом которого они плавают, и на борту военных кораблей продолжают действовать законы его родины.

Но при этом, мы не может упустить из вида того факта, что во внутренних морских водах иностранных государств, военные корабли действительно находятся на территории другого государства и последнее имеет право регулировать условия его пребывания в этих водах. Военные корабли в иностранных портах своим правовым положением в некоторых вопросах напоминают иностранных дипломатических представительств. На основе этого правильнее всего было бы назвать особый правовой режим военных кораблей в иностранных портах <u>иммунитетом военных кораблей</u>. Иммунитет военных кораблей вытекает еще из того факта, что они являются государственной собственностью своей родины и как таковой пользуется в иностранных государствах на основе

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

общепризнанных норм международного права судебным иммунитетом.

В практике следует отличать иммунитет военного корабля от иммунитета экипажа судна и других, пребывающих на нем, лиц.

На основе иммунитета иностранные военные корабли не подчиняются ни гражданской, ни уголовной юрисдикции прибрежного государства. К ним нельзя предъявлять гражданских исков в судах прибрежного государства, и власти прибрежного государства не имеют права задерживать в порту иностранный военный корабль или налагать на него ареста даже в таких случаях, когда военные корабли причиняют убыток портовым сооружениям, прибрежному государству или его гражданам. Даже иски, связанные с оказанием помощи и спасением иностранных военных кораблей, их снабжением и производством ремонта на них не относятся к ведению судов прибрежного государства, без согласия государства флага корабля.

Вышеприведенная точка зрения выражается и в Брюссельской конвенции от 10 апреля 1926 г., согласно которой военные корабли и государственные суда, не используемые в торговых целях" не могут быть предметом конфискации, ареста или задержания в судебном порядке и всех судебных процедур in rem".[1]

Брюссельская конвенция предусматривает лишь 3 рода случаев, по которым можно предъявлять иски к военным кораблям, но эти иски могут быть предъявлены лишь в суды государства флага судна, а именно: "1) действия по абордажу или другим случаям плавания; 2) действия по оказанию помощи, спасанию и общей аварии; 3) действия по ремонту, снабжению или другим договорам, касающимся судов".[2]

Во всех остальных случаях требования к военным кораблям сле-

---

1 Hanley O.Hudson, Cases and other materials on international Law, стр.562.
2 Hanley O. Hudson, Cases, стр.562.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

дует предъявлять дипломатическим путем правительству государства флага судна.

Но лишь немногие государства ратифицировали Брюссельскую конвенцию.[1] На основе конвенции, как видно из текста, участвующие в ней государства сделали известное исключение из принципа судебного иммунитета военных кораблей, допуская в указанных в конвенции случаях предъявление исков в свои суды к военным кораблям. Но это исключение действует только в отношении военных кораблей участвующих в этой конвенции государств и только в отношениях между этими государствами.

Всякие гражданско-правовые требования к военным кораблям не участвующих в конвенции государств, а также в отношениях между этими государствами и государствами участвующих в конвенции могут быть предъявлены на основе иммунитета военных кораблей дипломатическим путем правительству государств флага корабля.

Иммунитет военного корабля продолжается до тех пор, пока корабль принадлежит к составу военного флота, несмотря даже на то, что он временно выполняет торговые задания.

На эту точку зрения стал суд Адмиралтейства Великобритании в деле о военном корабле Соединенных Штатов Америки " Constitution". Названный военный корабль вез в 1878 г. экспонаты с парижской всемирной выставки, но сел на мель и был оттуда снят английским буксирным судном. Владельцы буксира, недовольные платой, полученной с корабля за спасение, предъявили иск в суде Великобритании. Суд отказал в иске на том основании, что иски к иностранным военным кораблям не подлежат суду Великобритании.[2]

---

1 Конвенцию ратифицировали: Бельгия, Германия, Греция, Голландия, Италия, Норвегия и Швеция.

2 Х и г г и н с и К о л о м б о с, цит.соч., стр.190.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

На эту же точку зрения стал в 1917 г. суд восточного района Нью-Йорка в отношении Аргентинского военного корабля "Пампа". "Пампа" был Аргентинский военный корабль, числившийся в списке военных кораблей, носил флаг военного флота, офицеры и экипаж его входили в состав военно-морских сил. Но корабль провозил товар, принадлежавший частным лицам. Суд в своем решении отметил, что временное использование военного корабля для провоза товара с торговой целью не лишает корабль его особого положения, как военного корабля.[1]

При этом иностранный военный корабль имеет право предъявлять иск в суде прибрежного государства с требованием возмещения убытка, происшедшего вследствие столкновения или на основе других гражданско-правовых споров.

Иммунитет военного корабля не мешает ему возможности для обращения к иностранным судам для получения правовой защиты от всяких правонарушений.

18 декабря 1900 г. английское судно "Петерсон" причинило аварию голландскому военному кораблю "Гелдерланд", на основании чего Голландия предъявила соответствующий иск в смешанном суде в Александрии к причинившему убыток судне. Суд признал себя компетентным в рассмотрении иска.

Правительство Соединенных Штатов Америки предъявило Бельгийскому суду иск о возмещении убытка от повреждений, причиненных столкновением американского военного корабля "Чикаго" с английским судном "Азов".[2]

На основе иммунитета военного корабля административным вла-

---

1 C a r n e r, Immunities of state-owned ships exployed in commerce, BJIL, 1925, стр. 129.
2 G i d e l, op.cit., v.II, стр. 308, 309.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

стям прибрежного государства запрещено производить на борту иностранного военного корабля, без согласия командира корабля, административные и судебные действия, как обыск корабля, арест лиц и т.п. Такие действия местных властей являются в прямом противоречии с суверенными правами государства флага военного корабля и могли бы привести к серьезным международным конфликтам.

Таможенные власти прибрежного государства также не имеют права заходить на иностранный военный корабль и производить там таможенный контроль. Но иммунитет военного корабля не означает его полного освобождения от таможенного контроля. Таможенный контроль может быть произведен местными таможенными властями в отношении иностранного военного корабля с берега, подвергая таможенному контролю лиц, сходящих с судна на берег не в целях выполнения служебных обязанностей, а также и граждан прибрежного государства, посещающих корабль. Личный состав иностранного военного корабля, сходящий на берег с официальным визитом или для выполнения других официальных обязанностей, не теряет своего представительского характера. В этих случаях они как бы являются носителями суверенитета своей родины и никакие принудительные действия местных властей против него недопустимы.

Личный состав сходящий на берег вне исполнения служебных обязанностей, теряет именно свой представительный характер и на основе этого они подчиняются местным законам и местному суду. В отношении этих лиц международное право не ограничивает действия местных властей.

В ст. 17 резолюции, принятой на Стокгольмской сессии Института международного права в 1928 г., сказано: "Агенты таможни должны воздерживаться от визитов на борт иностранных военных кораблей

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

и ограничиваться наружным надзором".[I]

Иностранные военные корабли во внутренних морских водах подчиняются установленным прибрежным государством правилам движения судов и санитарным правилам. По прибытии в порт командир иностранного военного корабля обязан представить местным властям санитарный патент или, если корабль принадлежит государству, состоящему участником Парижского соглашения 1934 г. об отмене санитарных патентов, соответствующую декларацию о санитарном состоянии корабля. Осмотр иностранного военного корабля санитарными властями прибрежного государства запрещен без согласия командира корабля:

Когда на военном корабле обнаруживаются случаи заразных болезней или когда корабль подозрителен в отношении заразных болезней, военный корабль также подчиняется карантину в соответствии с международной санитарной конвенцией 1951 г. и установленным прибрежным государством правилам.[2]

Прибрежные государства в интересах своей безопасности имеют право регулировать пребывание иностранных военных кораблей во внутренних морских водах. Установленными отдельными буржуазными государствами правилами, как общее правило, для иностранных военных кораблей во внутренних морских водах запрещаются: всякого рода действия военного характера, как маневры, упражнения в стрельбе, торпедные и минные упражнения, отправка в полет самолетов и принятие их на борт, образование дымной завесы и т.д. Запрещены фотографирование, съемка, изучение морского дна, промеры глубины вод, за исключением измерения, необходимого для плавания корабля. Подвод-

---

I "Annuaire ", 32. Английский автор Торнели признает полную экстерриториальность военных кораблей и в связи с этим полное освобождение от таможенного контроля, см. P.W. Thornely, Extraterriotoriality, BJIL, 1926, стр. 129.

2 H.B. J a c o b i n i, The new sanitary Regulations, "AJIL", 1952, стр. 727.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

ные лодки должны плавать в надводном состоянии.

Схождение на берег членов экипажа иностранных военных кораблей, пребывающих в портах и на рейде происходит по установленным прибрежным государством правилам.[I]

Хотя бы иностранный военный корабль нарушил правила, установленные прибрежным государством в отношении захода и пребывания их во внутренних морских водах, прибрежное государство не имеет право привлекать к ответственности командира военного корабля. Прибрежное государство может требовать дипломатическим путем привлечения к ответственности командира корабля властями государства флага корабля. Если нарушение иностранным военным кораблем установленных прибрежным государством правил угрожает безопасности прибрежного государства и его граждан, прибрежное государство может потребовать немедленного удаления иностранного военного корабля из своих внутренних морских вод.

Что касается совершенных на корабле преступлений, то они подлежат законам и судам государства флага корабля даже тогда, когда преступление совершено лицом не принадлежащим к составу экипажа корабля. Так как военный корабль и в иностранных портах считается частью территории своей родины, то и совершенные на борту военного корабля преступления в действительности совершены на территории государства флага корабля и подчиняются его законам и суду.

Ст. 18 Стокгольмской резолюции 1928 г. Института международного права в согласии с практикой государств утверждает: "Преступления и проступки, совершенные на борту кораблей, не входят в компетенцию судов государства порта до тех пор, пока корабль там находится, каково бы ни была национальность преступника или его

I Gidel, op.cit., v.II, стр.271.
См., например, Правила, установленные внутренним законодательством в Бельгии. "Supplement" to AJIL, 1929, стр.330, 333.

жертвы."[1]

В практике буржуазных государств в случаях более легких преступлений, совершенных на корабле гражданином прибрежного государства, не принадлежащего к составу экипажа военного корабля, преступники выдаются властям прибрежного государства для привлечения их к ответственности.

Государство флага военного корабля может, конечно, согласиться также в отношении других преступников, совершивших преступление на борту военного корабля в иностранных внутренних морских водах, на привлечение преступников к ответственности судом прибрежного государства. Так Китайское правительство согласилось в 1939 г. на привлечение к ответственности местными английскими властями преступника, совершившего преступление на вооруженном сторожевом крейсере " Cheung Keng " в территориальных водах Гонконга. Здесь капитан названного таможенного крейсера, английский подданный, был убит членом экипажа также английским подданным. Апелляционный суд при разборе дела все же отметил, что Китай был бы компетентным рассмотреть названное преступление, но так как он "согласился на то, чтобы дело разбиралось в британском суде, юрисдикция последнего была осуществлена правомерно".

В этом случае, конечно, оправдывалось преследование преступления в судах прибрежного государства тем обстоятельством, что преступник и жертва были гражданами прибрежного государства, но при этом факте нельзя не отметить и то обстоятельство, что этот факт в свою очередь показывает, что буржуазное Китайское правительство не защитило последовательно суверенных прав Китая.

I "Annuaire" v.34, стр.742.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

При преступлениях, совершенных членами экипажа иностранного военного корабля вне пределов военного корабля, следует различать, совершены ли эти преступления при исполнении служебных обязанностей или нет. Преступления, совершенные членами экипажа иностранного военного корабля вне военного корабля, если они совершены при исполнении служебных обязанностей, подлежат законам и судам государства флага военного корабля.

Такой вывод, как выше указано, вытекает именно из представительного характера команды иностранного военного корабля при выполнении официальных заданий и служебных обязанностей.

Преступления же, совершенные членом экипажа иностранного военного корабля не при исполнении служебных обязанностей, подчиняются юрисдикции прибрежного государства. В отношении командира корабля действуют те же правила.[I]

Такую же точку зрения признает принятая в 1928 г. в Стокгольме резолюция Института международного права. Хотя названная резолюция позволяет властям прибрежного государства арестовывать иностранных моряков, если ими совершено преступление вне корабля при исполнении служебных обязанностей, однако, прибрежные власти обязаны выдавать их командиру корабля по его требованию.

Преступление, совершенное на принадлежащей военному кораблю судовой лодке, рассматривается в практике буржуазных государств как совершенное на военном корабле.

Судовые лодки составляют нераздельную часть военных кораблей и подчиняются тому же режиму. Судовые лодки военных кораблей в ино-

---

I Х и г г и н с и К о л о м б о с, цит. соч., стр. 190, 191; О п п е н г е й м, цит. соч., т. I, стр. 383; Х а й д, цит. соч., т. 3, стр. 36, 37; ср. М а р т е н с, Современное международное право, т. 2, стр. 247, 249; В а н П р а г г признает экстерриториальность лишь тогда, когда экипаж на берегу образует военную часть.

TARTU ÜLIKOOL · UNIVERSITAS TARTUENSIS · 1632

странных портах пользуются также иммунитетом.

Хотя практике буржуазных государств единогласно признает экстерриториальность иностранных военных кораблей во внутренних морских водах, на практике нет полного единогласия в вопросе, какие корабли считаются принадлежащими к составу военного флота и на какие корабли таким образом распространяется на практике иммунитет, так как рядом с боевыми кораблями к составу военного флота принадлежит большое число всякого рода вспомогательных судов.

К составу военного флота следует причислять все корабли, входящие в список военного флота, подчиняющиеся команде морского офицера, экипаж которых состоит из принадлежащих к составу морских сил лиц, на кораблях установлена военная дисциплина, корабль носит особые внешние признаки военного флота и флаг (в том случае, когда флаг военного флота отличается от государственного флага).[I]

Некоторые авторы выдвигают как существенный признак военного флота его вооружение, так что он имеет возможность предпринимать военные операции.

В проклемации президента Соединенных Штатов Америки от 28 мая 1917 г. сказано: "Военный корабль есть принадлежащий государству вооруженный корабль, находящийся под командой офицера..., если снаряжение и вооружение корабля и свойство экипажа дают ему возможность предпринимать наступательные боевые действия против неприятельских судов ..."[2]

Такое определение военного корабля весьма узко, ибо в современных условиях к составу морских сил принадлежат всякие вспомогательные и учебные корабли, которые не вооружены и не в состоянии предпринимать боевых операций.

I См.ст. I Бельгийских правил от 30 декабря 1923 г., United Nations, Laws and Regulations on the Regime of the Territorial Sea, стр.361.

2 См. Хиггинс и Коломбос, цит.соч., стр.184; Хайд, цит.соч., т.5, стр.347.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

В то же время комплектование экипажа корабля лицами, принадлежащими к составу морских сил, еще недостаточно для причисления судна к военным кораблям, например, в том случае, когда военные моряки составляют экипаж государственного торгового судна или когда принадлежащее частному лицу торговое судно временно комплектуется членами экипажа с военных кораблей, как ковые случаи имеют место в буржуазных государствах при обширных забастовках моряков. В последнем случае судно все-же остается частным торговым судном и подчиняется его правовому режиму.

Подобно военным кораблям иммунитетом обладают еще: пограничные сторожевые суда, комплектованные членами экипажа, принадлежащего к составу пограничных сторожевых единиц, и специальные таможенные суда, производящие таможенный контроль и комплектование лицами, принадлежащими к составу особой таможенной полиции.

В практике буржуазных государств признается еще иммунитет кораблей, принадлежащие главе иностранного государства и дипломатическим представителям.[I] Эта позиция признается также ст.II принятой в 1928 г. в Стокгольме резолюции Института международного права.

Но в последнем случае следует признавать иммунитет лишь в отношении судов, членов экипажа и пассажиров, находящихся на борту корабля. Члены экипажа судов, а также находящиеся на судах пассажиры при пребывании на берегу подчиняются юрисдикции прибрежного государства, /за исключением, конечно, случаев, когда последние как дипломаты иностранного государства пользуются иммунитетом/.

Иммунитет распространяется лишь на суда, принадлежащие главе государства или дипломатическому представителю как их собственность

I Gidel, op.cit., v.II, стр.314; Van Praag, op.cit., стр.509; Pradier-Poderе, op.cit., v.V, стр.481.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

или как находящиеся лишь в их исключительном пользовании.

Иммунитет, однако, не распространяется на пассажирское судно в том случае, когда глава иностранного государства или дипломатический представитель находятся как пассажиры на пассажирском судне. Здесь следует признавать иммунитетом лишь помещения, находящиеся в их исключительном пользовании.

б. Убежище на военных кораблях.

Так как военные корабли пользуются иммунитетом, то власти прибрежного государства не имеют права преследовать лиц на иностранных военных кораблях и их арестовывать, если разыскиваемое властями какого-либо прибрежного государства лицо скрылось на иностранном военном корабле.

Командир военного корабля обязан выдать таких лиц, бежавших на корабль и преследуемых властями прибрежного государства, в согласии с принятым в международной практике общепризнанным принципом о выдаче преступников. Выдача таких бежавших на корабль лиц происходит на практике в упрощенном порядке и в этих случаях не выполняется особая процедура, предусмотренная в соглашениях, заключенных о выдаче преступников.

Командир иностранного военного корабля не может свое пребывание во внутренних морских водах другого государства использовать для способствования преступности в прибрежном государстве. Такого рода действие находится в противоречии с интересами безопасности прибрежного государства, и в таком случае прибрежное государство может потребовать немедленного ухода военного корабля из своих внутренних морских вод.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

В отдельности следует решить вопрос об убежище для политических беженцев. Право политических беженцев на получение убежища за-границей составляет общепризнанную норму международного права.

Однако к числу политических беженцев следует причислить только лиц, которых преследуют из-за борьбы за интересы трудового народа, за национальную независимость, за борьбу за мир или за научную деятельность.[I] За этими лицами надлежит признать право получения убежища также на пребывающих во внутренних морских водах иностранных военных кораблях.

Политическими беженцами нельзя считать изменников народа, подготовляющих контрреволюционные мятежы, и их участников и других такого рода враждебных народу элементов. Предоставление убежища таким преступникам на иностранном военном корабле надлежит считать недопустимым.

К сожалению, мы видим в практике буржуазных государств, что последним как раз обеспечивается право убежища в то время, как борцы за интересы трудового народа подлежат выдаче.

В этом выражается тесное взаимодействие всех буржуазных стран в борьбе против социалистической революции, против освобождения порабощенных народов.

Империалистические великие державы предоставляют убежище в иностранных портах своим агентам, подготовляющим в интересах их агрессивной политики заговоры в иностранных государствах, занимающимся диверсией и шпионажем.

Весьма часто мы видим это в странах Латинской Америки, где Соединенные Штаты Америки подготовляют государственные перевороты с тем, чтобы привести к власти своих сторонников и при помощи их

I См. ст. 129 Конституции СССР.

обратить подлежащие страны Латинской Америки в свои колонии. Летом 1954 г. произошел в Гватемале такой подготовленный Соединенными Штатами Америки мятеж против законного правительства. При подготовке мятежа их инициаторы и участники находят всегда убежище на борту военных кораблей империалистических держав.

В буржуазных государствах вопрос о предоставлении убежища на военных кораблях регулируется предписаниями Адмиралтейства.

Обыкновенно военным кораблям в буржуазных государствах запрещается предоставлять убежище уголовным преступникам. Предоставление убежища разрешается предоставлять политическим беженцам и гражданам соответствующего государства, флаг которого носит судно.[1] Но и в этих предписаниях не заботятся о предоставлении убежища подлинным политическим беженцам, а изменникам народа и иностранным агентам, как выше уже отмечалось.

Конвенция, заключенная в Гаване в 1928 г. между государствами Америки, разрешает предоставлять убежище на военных кораблях политическим беженцам и запрещает давать убежище уголовным преступникам и военным дезертирам.[2]

Названная конвенция, как мы выше видели, обслуживает непосредственно интересы американских империалистов и помогает им вмешиваться во внутренние дела других Американских государств.

Стокгольмская резолюция 1928 г. Института международного права оставляет вопрос о предоставлении убежища на усмотрение командира корабля в каждом отдельном случае. Если, однако, командир предоставляет политическому беженцу убежище на военном корабле, то

---

1 Хиггинс и Колумбос, цит.соч., стр.204 и сл.; Gidel, op.cit., v.II, стр.285

2 Supplement to AJIL, v.22, 1928, стр.158.159.

TARTU ÜLIKOOL · UNIVERSITAS TARTUENSIS · 1632

он не имеет права высадить его на берег на территории того же государства, в порту которого ему было предоставлено убежище, но должен провезти его за-границу.[I]

B. Правовой режим государственных торговых судов в иностранных портах.

I. Историческое развитие правового режима государственных торговых судов в практике государств.

Институт государственных торговых судов был известен уже в рабовладельческом обществе и он имеет весьма долговременное историческое прошлое. Еще в древней Греции были известны принадлежащие государству торговые суда. Как отмечают греческие авторы, Греция ежегодно посылала свои "священные" суда с зерном в Делос.[2]

В Риме рядом с военным флотом имелись еще государственные торговые суда " Classis Alexandrina ". В период феодализма итальянские города Генуя, Венеция, Пиза имели свой торговый флот, плавающий в Средиземном море, провозя товары. Города Ганзы обладали своим флотом.

Пруссия имела свой государственный торговый флот " Preussische Seehandels-Sozietät; Россия имела свой государственный торговый флот, так называемый "Добровольный флот", у Соединенных Штатов Америки имелся государственный флот " Panama Railroad Line".

Особой проблемы в отношении правового режима государственных торговых судов не могло еще возникнуть до XIX века, ибо, как мы

I "Annuaire" v. 32,стр.743,744.

2 См. B ö g e r, Die Immunität der Staatschiffe unter besonderer Berücksichtigung der Staathandelsschiffe, Kiel,1923,стр.3

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

видели, все суда подчинялись тогда за-границей законам и суду прибрежного государства.

Вместе с признанием иммунитета военных кораблей и других находящихся на публичной службе государственный судов, возникла также проблема о правовом режиме государственных торговых судов. Но эта проблема не носила актуального характера до Первой мировой войны, ибо число государственных торговых судов было очень невелико. Во второй половине XIX столетия в курсах международного права обращается еще мало внимания на эту проблему. Актуальной становится проблема правового режима государственных торговых судов в течение Первой мировой войны, когда возникает большой государственный торговый флот, и вместе с ним судебная практика в названном вопросе.

На основании изданного в США 7 сентября 1916 г. "Акта о судах" было основано особое государственное учреждение - управление судоходства /" United States Shipping Board "/, суда которого составляли государственную собственность и которые употреблялись как торговый флот для провоза товаров как в каботажном, так и в заграничном плавании.[I]

Франция, законом 15 января 1918 г. реквизировала частные торговые суда и образовала из них государственный торговый флот. Также и в других воюющих государствах имели место реквизиции частных торговых судов.

До Первой мировой войны в судебной практике встречались лишь отдельные случаи, где вопрос касался правового режима государствен-

---

I 30 июня 1932 г. актом Конгресса Shipping Board был реорганизован и подчинен управлению особой, учрежденной президентом комиссии из 3 лиц, причем один из членов комиссии назначается штатами, лежащими при Тихом океане и два из штатов, расположенных при Атлантическом океане или впадающих в него реках, причем из каждого штата не должно быть больше одного члена комиссии и 2 членов из одной партии.
Elmer A. Lewis, op.cit., стр.3.

TARTU ÜLIKOOL · UNIVERSITAS TARTUENSIS · 1632

ных торговых судов. Но уже во всех этих случаях суды признавали иммунитет государственных торговых судов как собственности государства, становясь на точку зрения, что на государственные торговые суда за-границей нельзя налагать ареста для обеспечения гражданского иска, к ним нельзя предъявлять иски, и по отношению к государственным торговым судам нельзя применять принудительного исполнения судебных решений.

В Англии иммунитет принадлежащего государству морского судна нашел свое выражение в решении апелляционного суда 1880 г. по делу бельгийского судна " Parlement Belge ". Бельгийское государственное почтовое судно " Parlement Belge ", которое кроме того занималось перевозкой пассажиров и грузов, столкнулось близ Дувра с английским буксиром, владельцы которого предъявили в английском суде иск in rem . При рассмотрении дела по протесту бельгийского правительства в английском апелляционном суде суд признал иск неподведомственным английскому суду по той причине, что " Parlement Belge " в качестве бельгийского государственного судна пользуется иммунитетом. При этом в решении суда указывалось, что провоз пассажиров и груза не лишает судно иммунитета.[I]

В конце XIX столетия английские суды признали в деле " Charkieh " иммунитет государственных торговых судов.

" Charkieh " принадлежал вице-королю Египта и эксплуатировался Египетским государством для провоза пассажиров и багажа между Константинополем и Александрией. " Charkieh " столкнулся на реке Темзе с голландским судном " Batavier ", владельцы которого предъявили иск in rem против " Charkieh ", требуя возмещения причинен-

I Lawrence B. Evans, Leading cases on International Law, Chicago, 1922, стр. 232, 233.

ших от столкновения убытков. Английский суд отклонил иск, признавая, что судно, как государственная собственность, пользуется иммунитетом.[1]

В 1906 г. английский суд признал иммунитет государственного торгового судна в деле "Jassy". Принадлежащее Румынскому государству судно "Jassy" столкнулось в притоке реки Сулина с торговым судном "Constantinos", носящим флаг Греческого государства. По требованию владельцев судна для обеспечения иска в Ливерпуле на "Jassy" был наложен арест; позднее судно было освобождено под залог. Румынское правительство уведомило нотой правительство Великобритании о том, что судно составляет собственность Румынского государства и им пользуется для провоза почты и пассажиров, протестуя одновременно против предъявления иска и наложения ареста на судно. В связи с этим английский суд отклонил иск.

В период Первой мировой войны в практике буржуазных государств имелось значительное число случаев, в которых был признан иммунитет государственных торговых судов. Суды признавали также иммунитет судов "Shipping Board'a" Соединенных Штатов Америки, несмотря даже на то, что соответствующий "Акт о судах" не требовал признания иммунитета этих судов. В акте было сказано, что эти "суда подчиняются всем законам и правилам, касающимся ответственности торговых судов".[2]

Основанием признания иммунитета в этих случаях была общепризнанная норма обычного международного права "par in parem non habet jurisdictionem", согласно которой суверенное государство не подчиняется без его согласия юрисдикции иностранного государства.

---

1 G i d e l, op.cit., v.II, стр.341.
2 C a r n e r, Immunities of State-owned schps employed on commerce, "BJIL", 1925, стр.135.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

В судебной практике США во многих случаях признавался иммунитет государственных торговых судов. В 1915 г. суд южного района Нью-Йорка отклонил иск, предъявленный к греческому судну "Athanasia", признав его как собственность государства неприкосновенным. Судно было реквизировано греческим правительством и употреблялось для возки зерна. Судно эксплуатировалось государством, хотя и было зафрахтовано частной компанией.

В 1916 г. в США Пенсильванский суд восточного района признал иммунитет итальянского судна "Luigi", реквизированного правительством и употребляемого для возки зерна. Суд обосновал свое решение на вышерассмотренном судебном деле о "Parlement Belge" и на международной вежливости, отметив, что "более важно для граждан Соединенных Штатов признавать правило международной вежливости, согласно которому независимый суверен не может быть ответчиком по иску, чем применять юрисдикцию по иску частных лиц, нарушая правило международной вежливости".[1]

В 1918 г. суд Нью-Джерсейского района признал иммунитет английского парохода "Rogeric", так как он был транспортным судном морского министерства Великобритании, несмотря на то, что прежние владельцы эксплуатировали судно.

В том же году суд южного района Нью-Йорка признал иммунитет Чилийского парохода "Maipo", который входил как транспортное судно в состав морских сил Чили и экипаж которого и офицеры были военными моряками.

В 1919 г. апелляционный суд третьего округа Соединенных Штатов Америки признал иммунитет реквизированного Великобританией

---

1 Garner, op.cit., стр.129.

парохода " Adriatik ". При прибытии иностранного парохода в порт Соединенных Штатов Америки прежние владельцы судна предъявили иск к судну, утверждая, что реквизиция судна будто бы не имеет законной силы, так как судно в момент реквизиции находилось в открытом море. На основании иска на судно был наложен арест.

Апелляционный суд отменил решение районного суда о наложении ареста на судно, утверждая, что реквизированное иностранным государством судно обладает иммунитетом. При этом суд в своем решении отметил, что решение о законности действий иностранного государства не относится к компетенции судов Соединенных Штатов Америки.

В 1919 г. суд южного района Нью-Йорка и апелляционный суд второго округа признали иммунитет итальянского парохода " Carlo Fome ", реквизированного правительством, хотя и эксплуатируемого для возки товара.

После Первой мировой войны Соединенные Штаты Америки продолжали прежнюю практику, признавая иммунитет принадлежащих государству торговых судов.

5 июня 1920 г. был даже издан в Соединенных Штатах Америки особый акт " Merchant Marine Act ", по которому государственные суда освобождались от ареста. В акте отмечено, что "Ни одно судно, принадлежащее Соединенным Штатам или корпорации, в которой Соединенные Штаты или их агенты участвуют полным капиталом, или которая находится во владении или под управлением Соединенных Штатов или такой корпорации, не может быть захвачено или подвергнуто судебному преследованию перед судами Соединенных Штатов и в их владений".

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

"Актом о судах" от 3 марта 1925 г. Соединенные Штаты Америки допускают предъявление в судах Соединенных Штатов Америки против судов Shipping Board'a исков о возмещении убытков, причиненных этими судами или обусловленных оказанием помощи на море этим судам.[1]

После Первой мировой войны Верховный суд Соединенных Штатов Америки признал иммунитет государственных торговых судов в своих решениях по делам об итальянском судне " Pesaro " в 1926 г. и об испанском судне " Navemar " в 1938 г.

В деле " Pesaro " в судебном решении указывалось: " Мы считаем, что принципы применимы в одинаковой мере ко всем судам, которые находятся во владении и пользовании правительства для публичных целей, и что когда, улучшая торговлю своего народа и стремясь увеличить государственные доходы, правительства приобретают, укомплектовывают и эксплуатируют морские суда на торговых перевозках, они являются судами публичной службы в той же мере, как военные корабли".[2]

В решении суда по делу "Navemar " указывается, что судно, являющееся собственностью дружественного иностранного государства или эксплуатируемое им, считается находящимся на публичной службе и обладает в Соединенных Штатах Америки иммунитетом даже тогда, когда им пользуются за плату для провоза товаров.[3]

Хотя в деле "Navemar " суд решил не в пользу правительства Испанской республики, национализировавшего судно, но он сделал это не том основании, что правительство республики не дока-

---

I Elmer A.L e w i s, op.cit.,стр.2.
2 "Revue de droit martime compare",v.16,1926,стр.272
3 Ibidem.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

зало свое право собственности на судно. Таким образом суд в своем решении в этом деле признал иммунитет государственных судов.

Только в одном случае апелляционный суд Соединенных Штатов Америки не признал иммунитета государственного судна. Это было в 1916 г. в деле итальянского судна " Attualita " и такое решение было обосновано тем, что реквизированное итальянским правительством судно оставалось и после реквизиции в распоряжении прежних владельцев, эксплуатировавших судно за свой счет и уплачивавших содержание экипажа и командному составу судна.[1] Суд пришел к заключению, что в данном случае дело идет не о государственном, а о частном судне, почему суд и в этом деле фактически не отказался от признания иммунитета государственных торговых судов.

В ответной ноте государственного департамента Соединенных Штатов Америки на ноту протеста Италии указывается: "По видимому пароход " Attualita" не является ни военным судном итальянского правительства, ни торговым судном, которым владеет это правительство. Это судно, по видимому, продолжает быть торговым судном, находящимся во владении частных лиц, как прежде. Оно полностью снаряжено, застраховано, укомплектовано, эксплуатируется и оплачивается этими владельцами, которые ответственны за любые убытки, испытываемые судном в процессе выполнения службы. И не считаю, что частный характер данного судна в какой-либо мере исключается тем фактом, что договор об использовании судна является скорее принудительным, нежели добровольным.

В конце ответной ноты особенно подчеркивается, что "судебный процесс по данному делу не содержит какой-либо попытки применить юрисдикцию над итальянским правительством или его имуществом"[2].

---

1 C a r n e r, op.cit., стр.130.
2 Ibidem.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

Но следует отметить, что в деле реквизированного английским правительством судна " Rosario ", районный суд Нью-Джерсея в США в 1918 г. признал судебный иммунитет судна, несмотря на то, что судно после реквизиции оставалось и далее в распоряжении прежних владельцев, эксплуатировавших его на свой счет и плативших содержание как его командному составу, так и его экипажу. Разница заключалась лишь в том, что во время решения вопроса английским судом Англия принимала участие в войне, тогда как Италия в это время не принимала еще в ней участия.

Суды Великобритании также признают, хотя и не без колебаний, иммунитет государственных морских судов.[1]

В более ранней английской судебной практике, как отмечено, решающим прецедентом было дело с бельгийским государственным судном " Parlement Belge ".

Иммунитет государственных судов признали английские суды в 1918 г. по отношению к пароходам " Exposende" и " Porto Alexandre" и в делах " Cagara " в 1919 г. и " Quillwark " в 1920 г.[2]

В отношении частновладельческих судов, находящихся в распоряжении государства, английские суды признают возможность предъявлять иски in rem к владельцам, но отрицают возможность наложения ареста на судно. Такого рода практика судов выражается в деле " Broadwayne " в 1916 г. и позднее в отношении судов " Messicano ", " Eriesoo ", " Bola", " Kourak " и " Adda Grimdon".

В 1924 г. английский суд отклонил даже иск против " Shipping Board'a "Соединенных Штатов Америки, утверждая, что последний является исполнительным органом государственной власти Соединенных

---

1 Д е й л и н, Советское морское право, стр. 122.
2 C a r n e r, op.cit., стр. 134; G i d e l, op.cit., v.II, стр. 354 L a w r e n c e B. Evans, op.cit., стр. 253

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

Штатов Америки, ввиду чего английский суд может привлечь его к ответственности лишь тогда, когда он добровольно подчинится юрисдикции английских судов. В практике английских судов имели место случаи, когда Shipping Board отказывался от иммунитета и подчинялся английской юрисдикции.[I]

В настоящее время в английской судебной практике руководящим принципом в отношении признания судебного иммунитета государственных торговых судов является решение Палаты Лордов от 3 марта 1933 г. в деле принадлежащего Испанской республике торгового судна " Christina ".

В этом деле прежние владельцы предъявили иск против национализации Испанской республики судна " Christina ", требуя признания своего права собственности на судно. Судно эксплуатировалось Испанской республикой.

Палата Лордов, утвердив решения судов первой и второй инстанций, признала иск, предъявленный к государственному судну, не подведомственном английского суда. При решении дела судьи исходили из решения апелляционного суда по делу о судне " Parlement Belge ".

Палата Лордов в своем решении установила два руководящих принципа: I. В английском суде нельзя рассматривать иски к иностранному государству, если последний отказывается признать юрисдикцию Англии. 2. Английский суд не может налагать ареста на собственность государства или контролируемой им собственности.

В связи с решением вышеприведенного вопроса Палата Лордов стремилась дать вообще принципиальное решение об иммунитете государственных судов. При решении вопроса двое судей были за иму-

I "Revue de droit maritime compare", v.38,1938,стр.129

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

нитет, трое отказались от выражения своего мнения, один требовал ограничения иммунитета государственных торговых судов, так что вопрос остался принципиально нерешенным. Это показало не существование в правительственных английских кругах известной тенденции не признавать в дальнейшем иммунитета государственных торговых судов.[1]

Во Франции основой судебной практики является установленный решением кассационного суда в 1849 г. принцип, согласно которому иностранное государство не подчиняется французской юрисдикции и тогда, когда оно действует как частное лицо. Судебная практика распространила названный принцип и на иностранные торговые суда, как это усматривается из судебных решений 1919 г. о пароходах " Campos ", в 1920 г. о " Balocaro ", "Engelwood " и в 1923 г. в деле " Hugerford".

Как отмечает Жидел, во Франции стремятся ограничить иммунитет государственных судов лишь судами, находящихся на публичной службе, но в вопросе о наложении ареста на судно французская судебная практика все же не делает никакой разницы между государственными судами, находящимися на общественной службе, и государственными торговыми судами. Французская судебная практика считает, что на государственные торговые суда нельзя налагать ареста ни для обеспечения иска, ни также для принудительного исполнения судебного решения.[2]

В новейшей французской судебной практике признается иммунитет государственных торговых судов. Решениями в которых признает-

---

1 "Revue de droit maritime compare,1938,v.38,cmp.129 AJIL,vol.32,1938,cmp.824.

2 G i d e l, op.cit.,v.II,cmp.354,355; J.G.G a s t e l,Immunity of a foreign state from execution: French practice,"AJIL",July, 1952,cmp.520-526.

ся иммунитет государственных торговых судов является решение Бискайского апелляционного суда от 23 ноября 1933 г. по делу советского парохода "Покровский" об освобождении его из под ареста, так же как в ряде судебных решений в отношении национализованных правительством Испанской республики торговых судов в отношении которых прежние владельцы требовали восстановления своего права собственности.

Так апелляционный суда в Путе в своем решении от 20 декабря 1937 г. в отношении национализированных испанским правительством пароходов "Axpe Mendi", "Juan Artesa" и "Itxas Zuri" и апелляционный суд в Бордо в решении от 28 марта в деле о пароходом "Сатурно" признают иммунитет иностранных торговых судов как в отношении неподчинения исков против них французским судам, так и в отношении невозможности принудительного исполнения судебных решений.[1]

Как отмечает Жидел, французские суды все -же признают себя компетентными рассматривать иски к принадлежащим Shipping Board'y судам в связи с тем, что США не требовали признания иммунитета своих судов во французских судах. Отказ от иммунитета своих судов в иностранных судах относится в полной мере к суверенным правам США, но на основе практики США нельзя сделать этого в отношении государственных торговых судов других государств.

Бельгийские суды признают себя компетентными решать иски, предъявленные государственным торговым судам, но отрицают возможность наложения ареста на такие суда, как это видно из судебной практики 1921 г. в деле о судах "Pangin" и "Lima".[2]

1 "Revue de droit maritime comparé", 1938, v.38, стр.156

2 G i d e l, op.cit., v.II, стр.359.

В Италии декрет 1925 г. разрешает наложить арест на имущество иностранного государства, в том числе также на государственные торговые суда лишь с разрешения министра юстиции, причем на основании взаимности имущество иностранного государства в Италии освобождено от ареста.[1]

Правительство Италии, протестуя против наложения ареста Соединенными Штатами Америки на реквизированные им суда "Luigi" и "Attualita", основало свой протест именно на принципе судебного иммунитета государственных торговых судов, из чего усматривается, что итальянское правительство признало судебный иммунитет государственных торговых судов.

В Германии судебная практика до 1923 г. признавала иммунитет государственных торговых судов, как это явствуется в решении суда в деле об "Anhalt'e" и в 1921 г. в судебном решении в деле о принадлежащем Shipping Board'y " судне "Joe King ",к которому был предъявлен иск для возмещения вытекающих от столкновения убытков. В решении Гамбургского Верховного суда при этом было отмечено, что разница в отношении государственных, находящихся на общественной службе, судов и используемых для торговых целей судами возникла еще недавно и не признается в международном праве.[2]

Все же тот же Гамбургский суд в своем решении в деле о пароходе "Coimbra " стал на точку зрения, что иммунитетом пользуются лишь находящиеся на публичной службе государственные суда, но отнюдь не государственные торговые суда.

Так мы видим, как практика буржуазных государств в период первой мировой войны и после нее признавала иммунитет государст-

---

I Ibidem
2 C a r n e r, op.cit., стр.133.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

венных торговых судов.

В результате Великой Октябрьской Социалистической революции возникло на международной арене новое государство, Советская Социалистическая Республика, ликвидировавшая частную собственность на орудия и средства производства, ликвидировала также частную собственность на торговые суда, которые были в руках капиталистов средством эксплуатации моряков. На морях возник новый тип государственных торговых судов - судов советского государства, являющихся социалистической собственностью, способствовавшей к дальнейшему развитию первого социалистического государства и к полной победе социализма в нашей стране.

Как образование советского государства, так и советские государственные торговые суда капиталисты за-границей встречают враждебно, видя в них искру, которая может разжечь революцию и в капиталистическом мире. Из-за враждебной политики по отношению к советскому государству капиталисты не желают признать также иммунитета советского торгового флота, как государственной собственности в иностранных портах.

В связи с такой политикой реакционная буржуазная наука начала общий поход против признания иммунитета государственных торговых судов.

В целях отрицания иммунитета государства в отношении совершаемых им за-границей торговых сделок и вместе с тем и отрицания иммунитета государственных торговых судов буржуазными авторами был выдвинут ряд лженаучных теорий, как, например, теория "функционального иммунитета" и теория "торгующего государства".[1]

---

1 См. В.И. Л и с о в с к и й, Торговые представительства Союза ССР за границей, Москва, 1947.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

По так называемой теории функционального иммунитета государство и его представители обладают за-границей иммунитетом лишь при осуществлении публичных функций, вытекающих из суверенитета, как при дипломатическом представлении государства, заключении политических договоров и организации государственной обороны. Торговые сделки, заключенные государством и его представителями, по мнению этих буржуазных авторов не являются вытекающими из суверенитета государства публичными функциями вследствие чего государство не обладает иммунитетом в отношении споров, возникающих из подобных сделок.

На такую неправильную позицию стал, например, немецкий автор Шенк, который, отрицая иммунитет государства в отношении торговых сделок, приходит к выводу, что государство не нуждается за-границей в подобном иммунитете, так как государства за-границей будто бы в достаточной мере охранены действующими в иностранном государстве законами.[I]

Сторонники теории "торгующего государства" совершенно неправильно утверждают будто осуществлением торговых операций государства молчаливо подчиняют себя юрисдикции иностранного государства. Указанные "теории" уподобляют государство при осуществлении торговых операций частным торговцам.

Английский автор Филлимор утверждает, что нет веских оснований, чтобы при заключении государством или его агентами бытовых, торговых и иных подобных сделок частные лица, имеющие право получить от них компенсацию, были бы лишены компенсации только по той причине, что "вред был им причинен всем обществом (автор подразу-

---

I S c h e n k, Die Rechtstellung der russischen Handelsvertretung, Berlin und Leipzig, 1930, стр.60.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

имеет здесь государство - А.У.) или агентом последнего".[1]

Французский автор Нибуев утверждает, что иностранное государство не обладает судебным иммунитетом при заключении сделок об имуществе, находящемся во Франции.[2]

По мнению Андрэ Вейса, если государство выступает в торговом обороте в качестве обыкновенного юридического лица, оно подчиняется суду иностранного государства.[3]

Антисоветское направление всех этих теорий ясно. Целью их является подчинить торговое представительство Советского Союза и советские торговые суда иностранной юрисдикции, чтобы таким образом вредить интересам Советского Союза.

Находясь в противоречии с общепризнанными нормами международного права, признающими судебный иммунитет иностранного государства и его имущества за-границей, эти "теории" лишены юридического основания.

Наряду с такими теоретическими направлениями мы видим так же, как в практике государств начинают отказываться от признания иммунитета государственных торговых судов.

В мирных договорах, Версальской системы, а именно в ст.281 Версальского мирного договора, в ст. 233 Сен-Жерменского мирного договора, в ст. 216 Трианонского мирного договора, в ст. 161 Нейлийского мирного договора и в ст.268 Севрского мирного договора не признается за проигравшими Первую мировую войну государствами каких-бы то ни было привелегий в торговле, следовательно и судебный

I "Recueil de cours" v.III, 1925, стр.218.

2 См. Niboyet et Pillet, Droit international privé, 1928 стр. 908: J.P.Niboyet, Les immunites de jurisdiction en droit Francais des État Étrangers engages dans des transactions privées, "Revue général de Droit international public", vol.43, 1936, стр.525.

3 Andre Weis, Traité de droit international, 1920.

TARTU ÜLIKOOL UNIVERSITAS TARTUENSIS 1632

иммунитет государственных торговых судов.

Германия уже в 1923 г. с изданием соответствующего закона отказывается от иммунитета государственных торговых судов.

В 1923 г. Международный морской комитет на Готебургской конференции принял резолюцию, по которой государство как собственник торгового судна отвечает в иностранных судах наравне с владельцами частных судов. На эту же точку зрения стал комитет также на Генуэзской конференции 1925 г.[1]

Институт международного права в 1928 г. в принятой на Стокгольмской сессии резолюции о правовом режиме судов в иностранных портах также не признает иммунитета государственных торговых судов.

В 1924 г. правительство Соединенных Штатов Америки информировало своих дипломатических представителей в иностранных государствах, чтобы они довели до сведения правительств соответствующих иностранных государств, что Соединенные Штаты Америки не требуют признания иммунитета за судами Shipping Board'a в том случае, когда их используют в торговых целях. Соединенные Штаты Америки все же не отказались полностью от признания иммунитета за судами Shipping Board'a , оставив за собой право в известных случаях требовать иммунитета этих судов на основе акта 1920 г.[2]

При этом государственный департамент Соединенных Штатов Америки, при обращении к нему иностранных государств в связи с вопросом об иммунитете государственных торговых судов, воздержался от поддержания этого принципа, ответив уклончиво, что "департамент тщательно придерживается практики воздержания от принятия

---

1 Х и г г и н с и К о л о м б о с, цит.соч., стр.196.
2 C a r n e r, op.cit., стр.136.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

каких-либо действий, которые могут явиться вмешательством со стороны правительства в частные тяжбы, даже если подобные тяжбы могут включать торговые суда, принадлежащие иностранному правительству"[1]

При запросе США относительно судна "Lake Monroe" государственный департамент в 1921 г. ответил, что "... Взгляд департамента таков, что суда самого правительства или суда реквизированные им, употребляемые в торговле, не должны рассматриваться, как военные корабли, пользующиеся правом иммунитета", причем было добавлено, что государственный департамент не требовал такого иммунитета для американских торговых судов.

Также в связи с судебным рассмотрением дела о принадлежащем Испанской республике пароходе "Navemar" государственный департамент ответил Испанскому правительству при обращении к нему, что он следует практике "воздержания от применения каких-либо действий, которые могут заставить вмешаться властям в существо спора".[2]

В судебной практике государств имеется ряд случаев, в которых отказываются от иммунитета государственных торговых судов.

В 1920 г. апелляционный суд Египта признал себя компетентным рассмотреть иск к принадлежащему правительству Великобритании судну "Суматра", которое находилось даже под управлением британского морского офицера. В решении суда указывалось, что убыток был причинен "служащими иностранного государства при выполнении ими действий в частных интересах государства, отнюдь не их политическими действиями. Предоставление иммунитета в этом случае было бы равносильно отказу от справедливости, так как оно препятствовало бы

---

1 Шпера, Иммунитет государственных морских судов СССР, стр. 28.
2 Там же, стр. 38.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

отказанию помощи частным лицам, чьи интересы находятся в противоречии с частными интересами государства".

В 1926 г. Итальянский кассационный суд нашел своеобразный путь непризнания иммунитета государственных торговых судов. Он утверждал, что государство молча отказывается от иммунитета в том случае, если оно само предъявит иск итальянскому суду или осуществляет в Италии торговую или промышленную деятельность, связанную с иском.[1]

Также в Греции суд в Афинах в своем решении от 10 июня 1929 года пришел к заключению, что иностранное государство не подчиняется греческому суду лишь по отношению к тем действиям суверенного государства, которые являются выражением его "политического суверенитета и независимости".[2]

Поход против иммунитета государственных торговых судов начат был также образованной при Совете Лиги Наций экспертной комиссией, задачей которой было выяснение вопросов, приемлемых для кодификации. В экспертной комиссии выступил с докладом о названном вопросе Магалиэз, содокладчиком был Брейерли.

Докладчик и содокладчик, уклонившись от их прямой задачи ответить на вопрос, может ли названный вопрос быть приемлем для кодификации, стремились уже разрешить вопрос по существу, исходя при этом из вышерассмотренных резолюций Морского комитета, принятых в Готебурге в 1923 г. и на сессии в Генуе в 1925 г., в которых не признается иммунитет государственных торговых судов.

По Готебургской резолюции: "Государственный суда или суда, эксплуатируемые за счет государства, грузы, принадлежащие госу-

1 "Советское право", 1927, № 3, стр.90.
2 Сборник документов по международной политике и по международному праву, вып. 3, изд. НКИД, 1934, стр.28.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

дарству или находящиеся в обороте за счет государства, грузы, принадлежащие государству, и грузы и пассажиры, транспортируемые на таких судах подчиняются в отношении жалоб, касающихся операций с этими судами или грузами, правилам об ответственности и обязанностях, применяемым к частным судам, лицам или грузам".[I]

Экспертная комиссия все же оставила вопрос по существу нерешенным, считая вопрос об иммунитете государственных судов годным для кодификации.

В 1926 г. в Брюсселе была создана международная конференция именно для того, чтобы отказаться от иммунитета государственных морских судов.

В конференции приняли участие представители следующих государств: Великобритании, Дании, Франции, Италии, Голландии, Германии, Норвегии, Швеции, Испании, Югославии, Румынии, Польши, Венгрии, Японии и Мексики.

На конференции 10 апреля 1926 г. была принята "Конвенция об унификации некоторых правил, относящихся к иммунитету государственных судов", согласно которой, в противоречии с существующей до сих пор практикой буржуазных государств, морские суда, принадлежащие государству или полностью используемые государством, если они обслуживают торговые цели, подчиняются юрисдикции иностранных государств подобно обыкновенным частновладельческим судам. В случае спора цель использования государственных судов удостоверяется соответствующим сертификатом, выданным дипломатическим представителем государства, флаг которого носит судно.

В ст. I конвенции сказано: "Суда, принадлежащие государству

I "Supplement" to "AJIL", 1926, стр.276.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

или эксплуатируемые государством, их грузы и пассажиры на публичных судах, так же как и государства, являющиеся собственниками судов или эксплуатирующие их, или являющиеся собственником их грузов, подчиняются в отношении жалоб, возникающих из-за эксплуатации, тем самым правилам ответственности и обязанностей, которые применяются к частным судам, грузам и снаряжению".

В постановлениях ст. 3 названной конвенции говорится, что правила конвенции не распространяются "на военные корабли, государственные яхты, полицейские суда, госпитальные суда, вспомогательные суда, продовольственные суда и другие суда, принадлежащие государству или эксплуатируемые им и используемые исключительно для правительственной, а не коммерческой службы".[1]

Конвенция совершенно искусственно различает два вида государственной собственности, во-первых, собственность, используемую для публичной службы, признавая иммунитет этой собственности, и во-вторых, собственность, используемую в торговых целях, подчиняя последнюю наравне с частновладельческой собственностью юрисдикции иностранного государства.

Подчинение известных категорий собственности государства, включая государственные торговые суда, юрисдикция иностранного государства, явно нарушает его суверенные права и дает возможность провоцировать против него всякие инциденты, вредящие достоинству последнего и подчиняя его даже суду иностранного государства, где интересы государства отнюдь не защищены в достаточной мере, ибо суд каждого буржуазного государства защищает именно интересы соответствующего господствующего капиталистического класса.

В целях успешного выполнения свойственных ему разных функций

---

[1] Manley O. Hudson, Cases, стр. 561, 562.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

государство имеет различные имущественные ценности, представляющими собой составные части единой государственной собственности. Сюда относятся, например, государственные здания, обслуживающие цели управления, военные корабли, служащие целям государственной обороны, а также государственные торговые суда, обслуживающие торговые цели.

Следует признать, что государственная собственность, несмотря на характер ее использования, должна обладать за-границей иммунитетом соответственно норме международного обычного права par in parem non habet jurisdictionem.

Только такой правовой режим государственной собственности отвечает общепризнанному в международном праве принципу равенства государств и дает государству возможность выполнять свои различные задачи без умаления своих суверенных прав.

Что государственные торговые суда обладают иммунитетом в иностранных портах, это подтвердили сами государства Брюссельской конвенцией 1926 г., по которой ряд государств отказывался от иммунитета, ибо нельзя ведь отказаться от того, что не существует. Если бы торговые суда государства не имели судебного иммунитета в иностранных портах, тогда и договорившиеся государства не смогли бы от этого отказаться.

Конечно, государства могут отказаться от некоторых своих суверенных прав международными равноправными договорами, но при условии, что эти договоры действуют лишь в отношении договорившихся сторон.

Поэтому и постановления Брюссельской конвенции об отказе от иммунитета не обязательны для Советского Союза и стран народной

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

демократии и не действительны в отношении и торговых судов, ибо эти государства не присоединились к названной конвенции.[1]

Подписавшие договор Великобритания и Франция не ратифицировали конвенции. Из великих государств Соединенные Штаты Америки не присоединились к конвенции.

Это показывает, что даже руководящие капиталистические морские державы, которым принадлежит 80% всего тоннажа торгового флота капиталистического мира, не согласны отказаться от иммунитета государственных торговых судов.

Брюссельская конвенция действует в настоящее время в отношении ее участников.

Англия, Соединенные Штаты Америки и Франция, не присоединившиеся к Брюссельской конвенции, продолжают признавать в своей судебной практике иммунитет государственных торговых судов, как это ясно выразилось в районном суде Нью-Йорка в 1948 г. в деле о пассажирском судне Советского Союза "Россия" так же как и в деле греческих судов " J.P.Goulandris " и " Maliakos".

Государства, присоединившиеся к Брюссельской конвенции, должны признать иммунитет государственных торговых судов государств, не участвующих в конвенции, ибо они не отказались от права иммунитета. В согласии с вышеприведенным положением Верховный суд Швеции в своем решении от 17 марта 1942 г. по делу о судне " Rigmor ", реквизированным английским правительством, признал иммунитет судна.[2]

Но, вследствие влияния Брюссельской конвенции, некоторые участвующие в конвенции государства стремятся также отказаться от

---

1 Г.И. Тункин, Основы современного международного права, Москва, 1956, стр. 81.

2 См. новейшую судебную практику государств" - "Annual Digest and reports of public international law cases", Years 1941-42, ed.by Lauterpacht, стр. 240 и сл.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

признания иммунитета и в отношении торговых судов государств, не принимающих участие в конвенции.

По примеру указанной конвенции Норвегия издала в 1939 г. закон, разрешающий предъявлять иски к иностранным государственным торговым судам, налагать на них арест и принудительное исполнение судебных решений. Закон признает иммунитет лишь иностранных военных кораблей у иностранных судов, полностью находящихся на публичной службе. Греческий закон 1938 г. позволяет предъявлять иски к иностранным государственным торговым судам с предварительного разрешения министра юстиции.[1]

Подчинение внутренним законодательством иностранных государственных торговых судов юрисдикции прибрежного государства представляет собой изменения общепризнанных норм международного права внутренним законодательством государств и находится в явном противоречии с принципами международного права.

После Второй мировой войны, при образовавшихся двух лагерях на международной арене США стремятся использовать такие правовой режим государственных торговых судов в интересах своей политики экспансии.

В 1945 г. при рассмотрении дела о мексиканском торговом судне " Baja California " в Верховном суде Соединенных Штатов Америки один член Верховного суда выразился, что иностранные торговые суда не подчиняются юрисдикции Соединенных Штатов Америки только в тех случаях, когда государственный департамент или Конгресс признает, что освобождение от юрисдикции обосновано соображениями внешней политики Соединенных Штатов Америки.[2]

---

1 См.практика Греции " Annual Digest", 1927/28, Case N 109.
2 К е й л и н, Советское морское право, стр. 128.

TARTU ÜLIKOOL UNIVERSITAS TARTUENSIS 1632

В 1945 г. Верховный суд Соединенных Штатов Америки не признал иммунитета Мексиканского судна " Republic of Mexico", так как государственное судно эксплуатировалось частными лицами.[1]

В 1946 г. Вашингтонский районный суд в деле " Beates Park" не признал иммунитета государственного торгового судна. В решении указывалось: "это было просто обыкновенная коммерческая операция торгового судна, принадлежащего иностранному государству, но не эксплуатировавшегося им."[2]

В деле о пассажирском судне Советского Союза "Россия" представитель Государственного Департамента Уэйт, отвечая на вопросы корреспондентов, выразился, что в данное время государственный департамент пересматривает свою политику в означенном вопросе. Уэйт отметил: "С делом о дизельэлектроходе "Россия" покончено, но государственный департамент, возможно, примет новую политику для руководства в будущем".[3]

Такие позиции лишний раз указывают на направленную против Советского Союза политику господствующих кругов Соединенных Штатов Америки.

В заключенных Соединенными Штатами Америки после Второй мировой войны торговых договорах очень часто не признается судебный иммунитет государственных торговых судов. На такой позиции находится договор о дружбе, торговле и судоходстве с Италией от 2 февраля 1948 г.; договоры: с Ирландией от 21 января 1950 г., с Уругваем от 23 ноября 1949 г., с Израилем от 18 октября 1951 г.

Советник Госдепартамента Тейт писал 19 мая 1952 г. к General Attorney, что Департамент в дальнейшем не признает полного иммуни-

---

1 "Annuaire de L'institut de droit international", 1952, v.43, I, стр.119; AJIL, vol.39, 1945, стр.585.
2 Ibidem.
3 New York Times, april, 10, 1942: William W. Bishop, New United States policy limiting sovereign immunity, "AJIL", januar, 1953, стр.93-106.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

нитета иностранных государств.[1]

Верховный суд США в своем решении по делу National City Bank of New York v.Republic of China (1955) пришел к выводу, что иностранное государство, предъявляя иск в американском суде, не обладает иммунитетом в отношении встречного иска, который даже не связан с основным иском.

В Англии Судебное присутствие Тайного Совета решением от 7 октября 1954 года по иску, предъявленному к Индонезийской республике, находится на такой же позиции. При рассмотрении дела один из членов суда Джуйт сказал как будто бы признание полного иммунитета за иностранным государством может в настоящее время привести к "очень тяжелой несправедливости".[2]

Эти решения являются новыми доказательствами о попытках буржуазных судов отказаться от иммунитета государств в торговых делах.

В практике буржуазных государств к понятию судебного иммунитета государственных торговых судов относятся:

1. Недопустимость предъявления каких-либо исков (как исков in rem, так и исков in personam) к названным судам;

2. Запрещение налагать на суде арест как для обеспечения иска, так и для принудительного исполнения судебного решения.

3. Недопустимость принудительного исполнения судебного решения по отношению к названным судам.

Следует стать на точку зрения, что даже и в том случае, когда государственные торговые суда причинили ущерб портовым сооружениям или морским знакам, портовые власти не имеют права задержать в административном порядке государственных торговых судов.

I Ibidem
2 "Law Quarterly Review", 1955, N 1, стр.1-2, N 3, стр.305-307.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

Портовые власти могут задерживать в порту иностранные государственные торговые суда в административном порядке лишь в случаях, предусмотренных в заключенных государствами международных конвенциях. Это право принадлежит портовым властям по Лондонским конвенциям 1929 и 1948 г. "По охране человеческой жизни на море" и на основании конвенции 1930 г. "О грузовой марке", когда техническое состояние судна не отвечает требованиям, предусмотренным в конвенции.

Согласно предписаниям конвенции, о таких случаях надлежит немедленно сообщать консулу государства флага судна.

Иммунитет распространяется и на те суда, владельцами которых являются частные лица, но которыми полностью пользуется государство. Наложение ареста на такие суда противоречит также принципу суверенного равенства государств. Английская судебная практика позволяет предъявлять к таким судам иски in personam , но запрещает наложение на них ареста и принудительное исполнение судебных решений.

Иммунитет продолжается до тех пор, пока судно является государственной собственностью или находится в полном распоряжении государства.

Но относительно требований, возникших в то время, когда судно составляло государственную собственность или находилось в полном распоряжении государства, иммунитет продолжается даже после перехода судна в частную собственность. Эта позиция признается в практике буржуазных государств во многих судебных делах, как например, в делах судов " Tervaete ", " Luckenbach ", " Gloria", " Skinner ", " Newark ", " Davis " и " Siren ".[I]

I "International law decisions and notes", Washington, 1925, стр.59; G i d e l, op.cit., v.II, стр.322.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

Принадлежность судна к государственной собственности или его использование полностью государством удостоверяется судовыми документами. В случае возникновения сомнения в этих вопросах, принадлежность судна к государственной собственности или его использование государством доказывается соответствующим удостоверением министерства иностранных дел государства флага судна или его дипломатического представительства.

Иммунитет государственных торговых судов не служит, однако препятствием к обращению их самих с иском в суды иностранного государства. В этом случае также сохраняется иммунитет государственного торгового судна.

За государственное торговое судно отвечает то государство, флаг которого носит судно. Государство должно уплачивать все убытки, причиненные его торговыми судами, и отвечать за все могущие возникнуть требования.

Требования против государственных торговых судов возможно в некоторых случаях предъявлять в судах государства флага судна по месту приписки судна. В США " Public Vessels Act " 1925 г. допускает предъявления к американским судам исков, возникших из столкновения судов и оказания им помощи.

В случае, если законы государства, флаг которого носит судно, не допускают такой возможности предъявления исков, требования следует предъявлять дипломатическим путем министерству иностранных дел государства, флаг которого носит судно.[I]

I Из практики буржуазных государств можно привести как пример случай с норвежским судном "Хассель", которому в 1918 г. причинило аварию судно Соединенных Штатов Америки. После безрезультатных обращений с иском в суд, владельцы "Хасселя" обратились с соответствующим требованием к государственному департаменту Соединенных Штатов Америки, который после проверки фактов перевел требуемую сумму норвежскому посланнику в Соединенных Штатах Америки для удовлетворения претензий.

TARTU ÜLIKOOL UNIVERSITAS TARTUENSIS 1632

Кроме случаев рассмотренного выше иммунитета, государственные торговые суда в иностранных портах приравниваются к частным судам и подчиняются всем портовым правилам: таможенным, санитарным, правилам судоходства и обеспечения безопасности мореплавания. Экипаж государственных торговых судов не имеет в иностранных портах никакого привилегированного положения и подчиняется, подобно экипажу частных судов, действующим в иностранных портах законам и юрисдикции.

Помимо торговых судов государства имеют еще немало различных судов, не обслуживающих непосредственно торговые цели, но принадлежащих государству как собственность и эксплуатируемых им для особых целей, как, например, плавучие маяки, почтовые суда, устанавливающие морские знаки суда, лоцманские суда, суда, обслуживающие различные научные цели и др.

В отношении этих судов практика буржуазных государств также признает иммунитет государственной собственности в иностранных портах в такой же мере, как мы видели и в отношении государственных торговых судов.

Руководящим казусом в практике буржуазных государств, в отношении публичных судов, несущих государственную публичную службу, является решение апелляционного суда Англии по делу бельгийского почтового судна " Parlement Belge " в 1880 г.[I]

Иммунитет таких судов, несущих публичную службу, признается буржуазными авторами, а также Брюссельской конвенцией 1926 г., рассмотренной нами выше. В статье 3 конвенции сказано: "Суда, принадлежащие государству, или эксплуатируемые им и употребляемые исключи-

I C a r n e r, op.cit., стр.128.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

чительно для правительственной, но не для коммерческой службы, не служат объектом конфискации, ареста или задержания вследствие судебного процесса или какой-либо процедуры in rem ".[1]

Дополнительным протоколом, подписанным в Брюсселе 24 мая 1934 г., был признан также судебный иммунитет за судами в иностранных портах, зафрахтованными государством на время или на рейс, при условии исключительного их использования для правительственных, а не коммерческих целей.[2]

В практике буржуазных государств, а также буржуазные авторы особенно за последнее время стремятся провести резкую разницу между государственными судами, несущими публичную службу, и государственными торговыми судами. Целью этого различия является непризнание иммунитета за государственными торговыми судами. Однако, для такого различия отсутствует всякое основание, и как государственные торговые суда, так и исполняющие другие особые задания государственные суда, не принадлежащие к составу военного флота или сторожевых судов в качестве государственного имущества подлежит подчинить особому режиму, т.е. за ними следует признать судебный иммунитет.[3]

---

1 M a n l e y G. H u d s o n, Cases, стр.243.

2 К е й л и н, Советское морское право, стр.124, выноска 1.

3 В проекте Гарвардского университета о правовом режиме территориальных морей, суда, несущие публичную службу, приравниваются к военным судам, такова позиция, однако, не отвечает практике и не применима в интересах безопасности государства. См. Supplement to AJIL, 1929, стр.243.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

2. Торговые суда Советского Союза, как социалистическая собственность.

Великая Октябрьская Социалистическая революция создала государство нового типа в международной семье государств - Советское социалистическое государство, в котором, в отличие от ранее существующих, основанных на эксплуатации государствах, навсегда была ликвидирована эксплуатация человека человеком.

Одновременно с этим революция положила основание образованию флота нового типа, целью которого является не обогащение отдельных капиталистов или их объединений путем жестокой эксплуатации моряков, но обслуживание интересов всего народа, в строительстве коммунистического общества.

Советская Россия, с первых дней своего существования, обратила большое внимание на дальнейшее развитие морского флота, вполне поняв то огромное значение, которое морской флот имеет для экономического развития Советского государства, как величайшей морской державы, и для строительства социализма в нашей стране.

Советское государство с первых дней своего существования принимало меры для предупреждения вредительства со стороны бывших судовладельцев-капиталистов в отношении судов или их вывода за-границу.

В ноябре 1917 г. Советское правительство издало декрет, по которому управление всем морским флотом и портами было передано Центральному Комитету Всероссийского союза моряков и речников.[1] Этим же декретом было отменено также действие статей Свода законов

---

1. СУ РСФСР, 1917, № 5, ст. 79.

TARTU ÜLIKOOL
UNIVERSITAS TARTUENSIS
1632

разрешивших продажу и заклад русских судов иностранцам. Все такие сделки, имевшие место после начала Первой мировой войны, были признаны недействительными.

Этот декрет имел чрезвычайно важное значение для сохранения флота нашей родины, ибо он препятствовал прежним судовладельцам, враждебно относившимся к советскому строю, выводу судов заграницу и продаже их иностранцам, чем они затрудняли бы увеличение тоннажа торгового флота нашего советского государства.

Советское правительство приняло меры к сохранению флота, а также к его дальнейшему развитию, ибо советское государство располагало всеми средствами для успешного развития и усиления флота. С этой целью правительство постановлением от 12 декабря 1917 г. образовало специальную комиссию, задачей которой являлось исследование вопроса о расширении флота нашей родины.[I]

Но законодательным актом, положившим основание образованию Советского торгового флота, был декрет СНК РСФСР от 26 января 1918 г. "О национализации торгового флота". Этим декретом были признаны государственной социалистической собственностью, т.е. достоянием всего народа, предприятия судоходства, принадлежавшие акционерным обществам, товариществам на паях, торговым домам и единоличным владельцам, которым принадлежали все разного типа морские или речные суда и которые служили для перевозки пассажиров или грузов, вместе со всем движимым и недвижимым имуществом, активом и пассивом.

Декрет был дополнен еще утвержденной 18 мая 1918 г. Прези-

I См. Н е ш п о р о, Иммунитет государственных морских судов СССР, стр. 35; А. У с т е л ь, Судебный иммунитет торговых судов Советского Союза в иностранных портах, "Ученые записки Тартуского Государственного Университета" вып.39, Таллин, 1955, стр. 4.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

думом Высшего Совета Народного Хозяйства инструкцией о создании Главного Управления Водного транспорта.

На основании этих законодательных актов весь торговый флот целиком перешел в собственность советского государства, за исключением небольшого количества судов, не приспособленных для перевозки пассажиров и грузов, равно как и суда, используемые для промышленных целей и принадлежавшие артелям мелких предпринимателей.

Однако эти мелкие единичные суда, оставшиеся в качестве частной собственности во владении отдельных лиц, не могли быть употребляемые в торговых целях для перевозки пассажиров и грузов.

Указанными актами весь торговый флот и весь водный транспорт был сосредоточен в руках Советского государства.

Национализация торгового флота и водного транспорта была юридически подтверждена в конституциях Советского Союза и Союзных Республик, в которых сказано, что государственную социалистическую собственность, составляет и водный транспорт.

Согласно ст. 6 Конституции Советского Союза 1936 г.: "Земля, ее недра, воды, леса, заводы, фабрики, рудники, шахты, железнодорожный, водный и воздушный транспорт ... являются государственной собственностью, т.е., всенародным достоянием".

Таким образом положение нашего торгового флота как социалистической собственности обеспечено самой Конституцией. В согласии с Конституцией Советского Союза ст. 22 гражданского кодекса РСФСР заявляет: "Ниже перечисленные государственные имущества не подлежат отчуждению в собственность частных лиц или объединений, равно и организаций, стоящих вне кооперативной и общественной системы; эти имущества не могут быть также предметом залога и на них нельзя

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

обращать взыскания для удовлетворения требований верителей: ... г) подвижной состав железных дорог, самолеты, морские и речные суда".

В согласии с постановлениями Кодекса торгового мореплавания (ст. 6 и 7) под флагом Советского Союза могут плавать и заниматься перевозкой грузов и пассажиров лишь государственные суда, подлежащие руководству государственного органа "Совторгфлот"а, в то время как другие государственные органы и кооперативные организации "могут владеть судами лишь в пределах, необходимых для обслуживания их внутрипроизводственных нужд".

Согласно ст. 8 ГК отдельным лицам на правах частной собственности в Советском Союзе могут принадлежать: а) суда грузоподъемностью не свыше 50 тонн; б) суда с механическими двигателями мощностью не свыше 15, а в отдельных районах 20 индикаторных сил; в) суда, используемые для спорта, за исключением судов и лодок с моторами мощностью свыше 10 индикаторных сил; г) суда, используемые для рыболовных и зверобойных промыслов, за исключением судов с механическими двигателями, если валовая вместимость судна превышает 20 регистровых тонн".

При этом определяется, что одному лицу может принадлежать только одно судно, указанное в пунктах "а" и "б".

Так постановления Кодекса торгового мореплавания еще раз подтверждают характер государственной социалистической собственности советского торгового флота, с которым иностранные государства должны считаться при определении его правового режима в иностранных портах.

Советское государство обращало чрезвычайно большое внимание на увеличение нашего торгового флота.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

Отмечая цели плана восстановления и дальнейшего развития экономики нашего молодого Советского государства В.И.Ленин сказал: "Нам нужно восстановить оборот земледелия и промышленности, а чтобы его восстановить, нужна материальная опора. Что есть материальная опора для связи между промышленностью и земледелием? Это есть транспорт железнодорожных и водных путей".[1]

Пятилетки уделяли много внимания торговому флоту, в результате чего Советский Союз имеет в настоящее время один из величайших и технически лучше оснащенных торговых флотов в мире.

Западные империалисты, относясь с крайней ненавистью к Советскому государству и стремясь его уничтожить, изыскивали всяческие пути для воспрепятствования восстановлению и развитию его торгового флота. Это проявилось прежде всего в отношении западных империалистов к национализации торгового флота Советским государством.

Находившийся в Петербурге дипломатический корпус, пользующийся гостеприимством Советского государства, обратился к советскому правительству, цинично заявляя, что акт о национализации советского правительства дипломатический корпус рассматривает "как не несуществующий".[2]

Этот акт представлял собой невиданное до тех пор в дипломатической практике вмешательство во внутренние дела другого государства. Этим наглым актом западные великие державы надеялись напугать молодое советское государство и заставить его отказаться от национализации.

Западные империалисты стремились препятствовать развитию не-

---

1 В.И.Ленин, соч., т.32, стр. 260.
2 "Известия" от 15/21 февраля 1918 г.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

него торгового флота, не признавая за-границей декретов о национализации и не возвращая советскому государству принадлежавших ему судов, уведенных за-границу белогвардейцами, содействуя даже их реализации.

Белогвардейцами был уведен из портов Черного моря в Бизерту во Франции ряд военных кораблей, принадлежащих Советскому государству, как крейсер "Алмаз", истребители "Беспечный", "Сильный" и "Яркий", канонерские лодки "Грозный" и "Стрик", три подводных лодки, транспорт "Кронштадт" и ряд вспомогательных судов.

Французское правительство признало, что суда принадлежат прежнему русскому правительству, но отказалось передать их правопреемнику России - Советскому правительству в согласии с общепризнанным принципом международного права, принявшее решение реализировать суда для покрытия расходов Франции на организацию интервенции против Советского государства и на содержание белогвардейской армии Врангеля.

Подобный образ действий был в резком противоречии с общепризнанными принципами международного права, даже в том случае, если бы какое-либо государство имело денежные обязательства перед другим государством, и тем более в условиях, когда Советское государство не имело никаких денежных обязательств по отношению к Франции.

Советское правительство протестовало против подобного образа действий. В телеграмме французскому правительству от 3 июля 1923 г. было сказано: "Франция, несомненно, не осталась бы равнодушной, если бы при посещении каких-либо гаваней Америки или Англии французские военные суда были захвачены американскими или

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

английскими правительствами, являющимися кредиторами Франции".[1]

Западные империалисты содействовали также дальнейшему использованию судов их прежними владельцами, находившимися в момент национализации за-границей, отказываясь передать их Советскому правительству.

Так французский суд отказался признать право собственности Советского государства на суда бывшего Русского Общества Пароходства и Торговли (РОПИТ), перешедшие декретом о национализации в собственность Советского государства. Суд обосновал здесь свое решение клаузулой о неопределенном "публичном порядке", с которым якобы были в противоречии советские декреты о национализации.

В своем решении суд утверждал: "Новое русское право имеет политический и социальный характер, находящийся в формальном противоречии с нашим законодательством, которое основано на уважении к частной собственности; поэтому эти постановления противоречат публичному праву Франции и они не могут быть санкционированы судами".[2]

При этом французская судебная практика в указанном вопросе находилась в явном противоречии с признанной во Франции практикой международного частного права в отношении иностранных юридических лиц. Согласно выработанной практике иностранные юридические лица подлежат ликвидации во Франции, и судьба их имуществ определяется национальным законом юридического лица, т.е., в данном случае на основании советских законов, и французскому суду надлежало бы постановить, согласно декрету о национализации, передачу имущества

---

1 См."Внешняя политика СССР. Сборник документов", т.II, стр.728-734; См.также т., I, стр.583; т. II, стр.709.

2 П е р е т е р с к и й, К р ы л о в, Международное частное право, Москва, 1940, стр.102.

TARTU ÜLIKOOL UNIVERSITAS TARTUENSIS 1632

РОПИТ в Советскому государству.

В Англии широко пользовались при непризнании советских декретов о национализации в отношении судов, находившихся в момент национализации за-границей, так называемой теорией "фактической национализации", согласно которой декреты о национализации действовали лишь относительно такого имущества, которое фактически находилось в распоряжении Советского государства.

Такую точку зрения выражали английские суды в деле судна "Юпитер", принадлежащего "РОПИТ"'у. "Юпитер" находился в Дортмундском порту в Англии. В марте месяце 1924 г. капитан судна передал его со всеми документами торговому представителю Советского Союза в Англии. Судно впоследствие было продано итальянской фирме. После передачи судна неправильно назначенный французским судом ликвидатор обществе "РОПИТ" предъявил к итальянской фирме иск о возвращении судна обществу "РОПИТ".[1] Несмотря на то, что "Юпитер" 26 января 1918 г. стоял в Одессе и поэтому фактически был национализирован на основании декрета о национализации и впоследствии был даже передан Советскому государству, английский суд утверждая, что якобы действие декретов о национализации не достигло еще Одессы 26 января 1918 г., и отрицая их действие за-границей, удовлетворил иск. Высший суд в своем решении по делу "Юпитера" отметил: "Декреты о национализации, изданные Союзом ССР, не имеют действия вне СССР, идет ли речь об имуществе русского гражданина или об имуществе граждан других государств".[2]

Иск не имел никакого основания, потому что французские суды, как выше уже отмечено, не имели никакого права назначать ликви-

---

1 М.А. Плотнин и В.Г. Блюменфельд, Сборник решений буржуазных судов по советским имущественным спорам, М.-Л., 1932, стр. 13-18.
2 Там же, стр. 18.

TARTU ÜLIKOOL UNIVERSITAS TARTUENSIS 1632

датора для общества "РОПИТ", так как оно было национализировано Советским государством и его имущество перешло в собственность Советского государства.

Английские авторы, чтобы не признать действия советских декретов о национализации за-границей, развивали совершенно несостоятельную точку зрения, будто декреты о национализации носили характер уголовных законов и поэтому обладают строго территориальным действием. Чешир писал: "Суды, действуя по принципу, что они не могут исследовать действительность актов, изданных признанной со стороны английского правительства иностранной суверенной властью о конфискации или национализации имущества, установили, что такая конфискация является эффективной лишь в отношении собственности, которая находилась в пределах русской территории во время издания каретельного законодательства".I

Советские декреты о национализации не имели никакого дела с какими-либо уголовно-правовыми актами, в силу которых будто бы было конфисковано имущество отдельных лиц, преступников. Декретами о национализации была полностью ликвидирована частная собственность соответственно указанным в декретах видам частной собственности, перешедшим в собственность государства.

Поэтому здесь не может быть речи о наказании отдельных лиц в уголовно-правовом порядке и конфискации имуществ на основании уголовного закона.

Национализованное имущество перешло в собственность государства, несмотря на то, где оно находилось, как это и выражено ясно в декрете о национализации, а также в ст. IO КТМ, в которой сказано: "Все частновладельческие суда, подлежащие национализации

I Cheshire, Private international law Oxford,1937,стр.77; Foote, A concise treatise on private international law,1925,стр.657.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

считаются национализованными независимо от того, состоялось или не состоялось о том постановление органов власти, и безотносительно к тому, в чьем фактическом владении эти суда находятся".

Та же позиция выражена уже ранее в заключенных Советским Союзом торговых договорах. В IX пункте заключительного протокола заключенного между Советским Союзом и Норвегией 15 декабря 1926 г. договора о торговле и мореплавании говорится: " Правительство Союза Советских Социалистических Республик заявляет, что постановления ст. 23 ни в чем не отменяют прав Союза на все суда бывшего российского флота как военного, так и торгового, которые составляли собственность российского государства или подлежали национализации в силу декрета Российской Социалистической Федеративной Советской Республики от 26 января 1918 г. и которые были уведены за-границу во время интервенции и фактически не находятся во владении органов Правительства Союза".[I]

Все вышеприведенные буржуазные "теории" умышленно искажают содержание советских декретов о национализации для того, чтобы не передавать национализованного имущества Советскому государству.

Такую же враждебную политику против Советского государства продолжали буржуазные державы и после установления советского строя в 1940 г. в Эстонии, Латвии и Литве и после принятия этих стран в состав Советского Союза как союзных республик.

В указанных странах как в социалистических республиках была навсегда ликвидирована эксплуатация человека человеком и вместе с тем ликвидировано и основание эксплуатации - капиталистическая собственность на орудия и средства производства.

I А.С. К о р о л е н к о, цит.соч., стр.225.
Та же позиция была выражена в ст.28 заключительного протокола торгового договора, заключенного с Италией в 1924 г.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

Так в ст. 4 Конституции Эстонской ССР 1940 г. было сказано: "Экономическую основу Эстонской ССР составляют социалистическая система хозяйства и социалистическая собственность на орудия и средства производства, утвердившиеся в результате ликвидации капиталистической системы хозяйства, отмены частной собственности на орудия и средства производства в крупных промышленных предприятиях и национализации этих предприятий, банков, транспорта и средств связи в целях полного уничтожения эксплуатации человека человеком и построения социалистического общества". Статья 8-я Конституции признала государственной собственностью и водный транспорт.

В согласии с Конституцией в этих странах был национализован также водный транспорт.

Президиум Верховного Совета ЭССР принял 8 октября 1940 г. временный указ о национализации судоходных предприятий, морского и речного флота.[I] В указе говорится: "стр.I. Соответственно ст.8 Конституции Эстонской ССР национализовать предприятия судоходства юридических и физических лиц, как, например, акционерных обществ, товариществ и единоличных крупных предпринимателей, со всем их имуществом, из чего бы оно ни состояло и где бы оно ни находилось, включая сбережения и текущие счета в республиканских и иностранных банках, а также все права, принадлежащие этим предприятиям, в том числе требования на страховые суммы и проч.

Национализации не подлежат:

а) Морские суда без механической силы, вместимостью менее 50 тонн;

I ENSV Teataja, 1940, N 21, c 226.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

б) суда речные и озерные, без механической силы, вместимостью менее 5 тонн;

в) морские суда с машинами мощностью менее 15 индикаторных сил;

г) суда речные и озерные, с машинами мощностью менее 10 индикаторных сил;

д) суда, употребляемые для мелкого рыболовства и звероботи, дающие владельцу необходимые средства для существования (прожиточный минимум) и принадлежащие мелким предприятиям, работающим на началах трудовой артели, за исключением судов с механическими двигателями, если общий тоннаж этих судов превышает 20 регистровых тонн.[I]

В согласии с Министерством морского флота СССР в новых республиках были организованы Государственные морские судоходства, как государственные учреждения для эксплуатации флота.

Морские суда, находившиеся в портах родины, были национализованы подлежащей комиссией и для них были составлены также новые судовые документы.

Соответственно указу о национализации, национализации подлежали все торговые суда независимо от того, где они находились, в портах ли родины, или же за-границей.

Относительно же судов, находившихся за-границей, правительства капиталистических держав и суды этих стран ставили всевозможные препятствия к их национализации, и во многих случаях враждебным элементам, предателям своего народа, удалось разбазарить национализованные суда при благоволении соответствующих иностранных учреждений, отказавшихся признать переход судов во владение Советского государства.

I Там же

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

Находившийся в Нью-Йорке бывший генеральный консул Эстонии Кейв, предавший свой народ, присвоил национализованные суда "Кот-кас", "Курсаар"и "Сигне" и организовал "Эсти-Хондурасское" общество, которое начало эксплуатировать названные суда. Суды Соединенных Штатов Америки, применяя вышеупомянутую теорию о "фактической национализации", нашли, что указанные суда якобы не национализованы, содействуя тем их разбазариванию враждебному народу элементом. К подобному же решению пришли суды Соединенных Штатов Америки и в деле судна "Денни", национализованного Латвийской ССР.[1]

На такой же совершенно неправильный вывод пришел Верховный суд Канады в деле национализированного эстонского парохода "Элизе". Суд "нашел",что так как "Элизе" в момент издания закона о национализации не был в Эстонских портах "следовательно собственность на судно не тронуты законом о национализации".[2]

В момент национализации в порту Ирландии находились три эстонских судна "Долл", "Пярет" и "Отто" и два Латвийских судна "Эверойя" и "Рамзэ". Капитаны названных судов, в согласии с распоряжениями правительства, подписали сертификат для передачи этих судов для перевозок на основании договоров "Совфрахта".

Но бывшие консулы Эстонской и Латвийской буржуазных государств, предатели родины, воспрепятствовали этому и в качестве представителей прежних судовладельцев предъявили соответствующие иски ирландскому суду для передачи судов их бывшим владельцам.

Ирландский суд 15 мая 1941 г., применяя опять-таки вышеназванную "теорию фактической национализации", дошел до совершенно неправильного заключения, будто упомянутые суда фактически не пере-

---

1 См. Annual digest 1941-42, стр.74
2 "BJIL", 1953, стр.512.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

или путем национализации в собственность Советского государства, и удовлетворив иск прежних владельцев, передал им суда.[I]

При этом суд совершенно не обратил внимания на тот факт, что капитаны указанных судов подписались под сертификатами о национализации судов, чем фактически была совершена их национализация.

Совершенно неправильное решение вынесло Отделение Королевской скамьи Англии в 1946 г. в деле об эстонском пароходе "Вяппер". Пароход "Вяппер" принадлежал буржуазному эстонскому частному обществу судоходства, национализованного согласно закону о национализации. Но до национализации судно было торпедировано в Средиземном море в июле 1940 г., причем судно было застраховано в английском страховом обществе.

Соответственно закону о национализации все частные судоходные предприятия перешли со всем своим активом в собственность государства, включая "все права, в том числе требования уплаты страхового вознаграждения"... Поэтому и страховая сумма за торпедированный пароход "Вяппер" принадлежала Советскому государству.

Несмотря на это, иск на получение страховой суммы был предъявлен прежней национализованной частной фирмой в суд, на основании мнения бывшего эстонского министра, предателя народа, пришел к заключению, что, не взирая на закон о национализации, прежняя фирма продолжает существовать и не потеряла своих прав.

При рассмотрении этого дела в апелляционном суде, лорд - судья, опять-таки искажая содержание советских законов о национализации, утверждал, что эти законы неприменимы в Англии, так как "английское право рассматривает иностранное законодательство, про-

---

I См. Annual digest 1941-42, стр. 74
H.W. B r i g g s, Non-Recognition in the Courts: The ships of the Baltic Republics, AJIL, vol. 37, 1943, стр. 585-597.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

рассматривающее принудительное приобретение активов, как хищническое ...".[I]

Судам, находившимся в момент национализации за-границей и желавшим вернуться в родные порты, ставились всевозможные препятствия. Так против капитана эстонского парохода "Каяк" был совершен террористический акт в порту Буэнос-Айреса, при котором капитан был тяжело ранен, но несмотря на это судно вернулось в родной порт.

Подобными действиями западные империалисты и их пособники стремились воспрепятствовать дальнейшему развитию и росту советского торгового флота. Но это не удалось им, ибо несмотря на злобу империалистов, тоннаж нашего торгового флота беспрерывно из года в год увеличивается в согласии с планом дальнейшего развития народного хозяйства, возрастает также и объем морских перевозок, особенно в связи с расширением наших внешнеторговых отношений.

Рассматривая советский торговый флот, как государственную социалистическую собственность, необходимо подчеркнуть диаметральное отличие этой собственности от существующей в буржуазных государствах собственности государства на торговые суда.

Советская государственная социалистическая собственность на торговые суда совершенно свободна от эксплуатации, она обслуживает благородную общенародную цель в нашей стране, она должна содействовать в согласии с основным экономическим законом социализма, обеспечению максимального удовлетворения беспрерывно растущих материальных и культурных потребностей нашего народа. Она способствует дальнейшему развитию нашего народного хозяйства и выполне-

---

I См. М е ш е р а, Иммунитет государственных морских судов СССР, стр. 13.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

нию грандиозной задачи, стоящей перед нашим народом - строительстве коммунизма в нашей стране.

Государственная собственность на торговые суда в капиталистических государствах является средством эксплуатации, при помощи которого капиталисты стремятся обогатиться за счет жестокой эксплуатации моряков.

За государственными судоходными предприятиями в капиталистических странах всегда скрываются известные группы капиталистов, захватывающих, при помощи государства, в свои руки монополитическое положение на фрахтовом рынке и использующих его в целях личного обогащения, но никоим образом не в пользу всего народа.

Образование государственной собственности в некоторых отраслях производства в капиталистических государствах никоим образом не служит строительству социализма в этих странах, как это лживо стремятся показать в настоящее время правые социал-демократы: Подобные фальшивые утверждения в свое время разоблачил уже Фр.Энгельс, говоря: "Когда бельгийское правительство, из самых обычных политических и финансовых соображений, само взялось за постройку главных железных дорог; когда Бисмарк без малейшей экономической необходимости превратил в государственную собственность главнейшие прусские железнодорожные линии просто ради удобства приспособления и использования их в случае войны, для того, чтобы выколотить железнодорожных чиновников и сделать из них послушное голосующее за правительство стадо, в главным образом для того, чтобы иметь новый, независимый от парламента источник дохода, то все это ни в коем случае не было шагом к социализму, ни прямым, ни косвенным, ни сознательным, ни бессознательным".[1]

---

1 Ф.Энгельс, Анти-Дюринг, Москва, 1948, стр.262.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

3. Иммунитет советских торговых судов в иностранных портах.

Ввиду того, что советские торговые суда составляют государственную собственность, иностранные государства должны, на основании общепризнанных норм международного права, признать судебный иммунитет этих судов в своих внутренних морских водах.

На основе иммунитета против советских торговых судов в иностранных портах нельзя:[1]

1) предъявлять иски (как иски in rem, так и иски in personam) в иностранных судах против советских торговых судов, несмотря на то, кто предъявляет иск, иностранное ли государство, физическое или юридическое лицо;

2) налагать ареста на советские торговые суда для обеспечения иска;

3) осуществлять в их отношении принудительное исполнение судебных решений;

4) задержать в порту властями порта советские торговые суда в административном порядке в предусмотренных портовыми правилами особых случаях, как например, при нанесении ущерба портовым сооружениям, и в случаях разногласий по поводу портовых или таможенных сборов, и т.д.

Предъявление исков к советским торговым судам за-границей возможно только с согласия Советского государства.

Равным образом портовые власти иностранного государства мо-

---

1 К е й л и н, Советское морское право, стр.121; М е п е р э, Иммунитет государственных морских судов СССР, стр.46 и сл.; Л у н ц, цит.соч., стр.188; П е р е т е р с к и й, К р ы л о в, цит.соч., стр.91 и сл.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

гут задерживать советские торговые суда только в случаях, признанных Советским Союзом в международных конвенциях.

Такое право в отношении советских торговых судов предоставлено портовым властям договаривающихся государств Лондонской конвенцией 1948 г. "Об охране человеческой жизни на море", в которой участвует и Советский Союз.

Такое же право предоставляется портовым властям Лондонской конвенцией 1930 г. "О грузовой марке", если судно по своему техническому состоянию или по расположению груза не отвечает предписаниям конвенции.

Предоставление портовым властям в названных случаях права в административном порядке задерживать советские торговые суда в портах до удаления недостатков, должно обеспечить безопасность мореплавания, и обслуживает интересы Советского государства и его граждан.

Как указано, государства имеют право отказаться международными договорами от судебного иммунитета за-границей в отношении известных категорий своего имущества, как поступили некоторые буржуазные государства в 1926 г. Брюссельской конвенцией по поводу государственных торговых судов.

Советское государство в своей внешнеторговой практике во многих случаях торговыми договорами отказывалось отчасти от своего судебного иммунитета за-границей по поводу споров, возникающих из сделок, заключенных или гарантированных торговым представителем, допуская в таких случаях предъявление исков в иностранных судах и даже принудительное исполнение судебных решений.

Но такие случаи являются исключениями из общего правила и их

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

следует истолковывать строго ограничительно лишь в отношении тех сделок и категорий имуществ, относительно которых Советское государство совершенно ясно отказалось от судебного иммунитета за-границей.

Так в ст. 4 соглашения, заключенного в 1948 г. между Советским Союзом и Болгарской Народной Республикой относительно правового режима Торгового Представительства, говорится: "Торговое Представительство будет пользоваться всеми принадлежащими СССР иммунитетами, относящимися также и к внешней торговле, со следующими лишь изъятиями, на которые СССР изъявляет свое согласие:

а) споры по торговым сделкам, заключенным или гарантированным на территории Народной Республики Болгарии Торговым Представительством в соответствии со статьей 3 настоящего Приложения, подлежат, при отсутствии оговорки о третейском разбирательстве или иной подсудности, рассматриванию судов Народной Республики Болгарии. При этом, однако, не допускается обеспечение исков к Торговому Представительству.

б) принудительное исполнение вошедших в законную силу окончательных судебных решений, вынесенных против Торгового Представительства по упомянутым спорам, может иметь место, но лишь в отношении товаров и долговых требований Торгового Представительства".[I]

По торговым договорам Советский Союз не отказался от судебного иммунитета своих торговых судов за-границей. Ввиду того, иностранные государства должны его признавать.

Судебная практика буржуазных государств, за вышеприведенными отдельными исключениями, признает иммунитет советских торговых судов в своих портах.

I А.С. К о р о л е н к о, цит.соч., стр. 303.

TARTU ÜLIKOOL UNIVERSITAS TARTUENSIS 1632

Из казусов в иностранной судебной практике, доказывающих иммунитет советских торговых судов в иностранных портах, возможно назвать казусы с судами "Чичерин", "Покровский", "Россия", "Батуми", "Волочаевск" и "Дрогобыч".

29 октября 1927 г. советское торговое судно "Чичерин", покончив с погрузкой, стояло в порту Александрии, готовясь выехать из порта на рейд.[I]

Однако, по требованию египетской фирмы "Национальное общество мореходства" на судно до выхода из порта был наложен арест для обеспечения иска в 26.000 египетских фунтов. Фирма обосновала свой иск тем, будто Советское Правительство неправильно конфисковало в Одесском порту принадлежащее фирме судно "Кости".

Обстоятельства дела, однако, были следующие: При заходе пароходе "Кости" в Одесский порт выяснилось, что оно было принадлежащим русскому государству под названием судна "Ливерман", которое подлежало национализации на основании декрете о национализации, но было уведено белогвардейцами за-границу и там незаконно продано египетской фирме.

Одесский окружной суд в своем решении от 2 сентября 1927 г. признал судно принадлежащим Советскому Союзу и отобрал его от египетской судоходной фирмы.

В решении суда было указано, что "египетское мореходное предприятие, приобретая судно у белогвардейцев, не могло не знать, что продавцы не имеют никаких прав на продаваемое судно..."[I]

Иск был обоснован египетской фирмой в особенности тем, что Советское правительство в то время не было еще признано Египтом.

Однако смешанный суд в Александрии отклонил иск, отметив в

I Кейлин, Виноградов, Морское право, стр. 23.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

своем решении, что "соображения об отсутствии дипломатических отношений не могут служить основанием для судей не признавать за Советским государством тех прерогатив, которыми оно фактически располагает в качестве суверенного государства, или отрицать его бесспорное существование ..."[1]

Суд, исходя из иммунитета государственных торговых судов, 8 ноября 1927 г. освободил из-под ареста торговое судно "Чичерин".

Судебная практика Франции в отношении советских торговых судов принимает за руководящий казус решение апелляционного суда города Экс от 23 ноября 1938 г. по делу об освобождении из-под ареста парохода "Покровский", наложенного на основании иска французской фирмы "Созифрос".

Французская фирма, предъявляя иск к советскому торговому судну, стремилась доказать, что Советское государство, монополизируя всю внешнюю торговлю, действует во внешней торговле подобно частному торговцу, вследствие чего к нему будто бы возможно предъявлять иски и налагать арест на имущество "как в отношении любого иностранного коммерсанта".

Апелляционный суд в своем решении отклонил эти доводы, как совершенно необоснованные, утверждая, что принадлежащее государству имущество неприкосновенно и что нет надобности "заниматься вопросом, подлежит ли государство, монополизировавши свою торговлю, при возникновении споров по этим делам, обычной юрисдикции и обычному приведению в исполнение судебного решения ...". В решении указывается: "безусловным и неоспоримым принципом ... является то, что иностранные государства, в силу независимости и суверенитета наций, пользуются во Франции привилегией иммунитета в отношении

---

[1] Плотнин и Блюмфельд, цит.соч., стр.109.

TARTU ÜLIKOOL UNIVERSITAS TARTUENSIS 1632

юрисдикции и привилегией иммунитета в части исполнения судебных решений ... В силу этой привилегии ... на торговые суда, принадлежащие суверенному государству, не может быть наложен арест кредиторами этого государства".

Советское торговое судно "Баумэн", находясь в пути из Гамбурга в Мурманск, село на мель в норвежских шхерах 4 сентября 1946 г. Судну была оказана помощь Бергенской спасательной компанией, которая впоследствии предъявила иск на покрытие издержек по спасательным работам и добилась 21 сентября 1946 г. наложения ареста на судно для обеспечения своего иска.

При разбирательстве дела в суде все норвежские судебные инстанции признали, что, ввиду принадлежности судна государству и выполнения им государственных заданий по перевозке грузов, оно является неприкосновенным, и советское торговое судно было освобождено из-под ареста.[1]

В деле советского пассажирского судна "Россия" портовые власти Нью-Йорка в 1948 г. совершенно неправильно наложили на судно арест для обеспечения иска двух пассажиров, будто бы получивших повреждение во время качки на море.

По поручению Советского правительства посольство Советского Союза обратило внимание государственного департамента Соединенных Штатов Америки на недопустимость наложения ареста на принадлежащее государству судно и выразило протест против такого образа действий.[2] Государственный департамент признал правильность позиций Советского правительства, и судно было освобождено из-под ареста и могло продолжать свой рейс.

---

1 Там же, стр. 52
2 "Правда" от 31 марта 1948 г.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

В 1953 г. в Гавре на советское торговое судно "Волочаевск" был наложен арест по предъявленному к нему иску на основе повреждения принадлежащего частным владельцам портового крана, но через два дня, в результате протеста Советского дипломатического представителя, арест был снят.

В апреле 1955 года, во Франции, в порту Руен, на советское торговое судно "Дрогобыч" был наложен арест на основе предъявленного к нему иска со стороны английских судовладельцев на основе требования возникшего из столкновения советского судна с английским рыболовным судном. Но в результате протеста Советского торгового представителя судно было освобождено из-под ареста.[I]

Указанные случаи являются новым доказательством признания иммунитета советских торговых судов в иностранных портах.

Советское правительство признает иммунитет торговых судов иностранных государств в наших портах на основе взаимности. Согласно ст. 239 КТМ начальник порта не может задержать в порту "иностранные государственные суда при условии взаимности".

Наложение ареста на имущество иностранного государства регулируется у нас постановлением ЦИК и СНК от 14 июня 1929 г. "О порядке наложения ареста и обращения взыскания на имущество, принадлежащее иностранному государству",[2] согласно которому "наложение ареста и обращение взыскания на имущество, принадлежащее иностранному государству, может быть произведено лишь с предварительного в каждом отдельном случае разрешения СНК СССР". Такая же точка зрения была уже ранее выражена в ст. 258, п.б ГПК РСФСР.

Советский Союз признает иммунитет государственных торговых

I Материалы получены из Министерства Морского флота СССР.
2 С.З. СССР, 1929, № 39, ст.345.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

судов на началах взаимности в целях защиты законных прав советских торговых судов за-границей.

Буржуазные государства, признающие иммунитет иностранных торговых судов на началах взаимности, как, например, Италия, обязаны считаться с тем, что со стороны Советского Союза условия взаимности выполнены.[I]

Советский Союз, требуя признания иммунитета своих торговых судов за-границей, не добивается для своих торговых судов какого-то привилегированного режима, как ошибочно утверждают некоторые буржуазные авторы.

Советский Союз также никоим образом не стремится избегнуть возможной ответственности, возникающей в результате деятельности его торговых судов, как в случаях оказания помощи и спасания на море, из морской перевозки грузов, из столкновения и т.д. Советский Союз требует признания для своих торговых судов лишь режима, признаваемого общепризнанными нормами международного права за государственным имуществом за-границей.

В своем законодательстве Советский Союз признает право иностранных физических и юридических лиц обращаться в советские суды с исками, возникающими вследствие деятельности советских торговых судов, чем обеспечивается иностранцам полная правовая защита во всех требованиях, могущих возникнуть против советских торговых судов.

Наряду с общими судами, постановлением ЦИК и СНК от 13 декабря 1930 г., была образована Морская Арбитражная Комиссия, которой специально подлежат споры, связанные с торговым судоход -

---

I См. обмен соответствующих нот между Советским Союзом и Италией 28 июля 1930 г.; С.З.СССР, 1930, отд.II, № 56, ст.348.

TARTU ÜLIKOOL UNIVERSITAS TARTUENSIS 1632

ством. Решения Морской Арбитражной Комиссии по спорам, вытекающим из отношений по торговому судоходству, могут быть сделаны обязательными для иностранцев или особым соглашением, или со включением соответствующей клаузулы в коносамент, в чартер, в договор о спасании, в страховой полис и т.п. акта, которым формулируются права и обязанности сторон в морской перевозке грузов.[1] Юрисдикция Морской Арбитражной Комиссии признается ст.23 ГПК РСФСР.

В остальных вопросах советские торговые суда подчиняются действующим в иностранных портах законам и вместе с тем общему правовому режиму торговых судов, рассмотренному нами выше. Это еще раз показывает, что Советский Союз не требует для своих торговых судов привилегированного режима, как стремятся утверждать некоторые буржуазные авторы.

После Второй мировой войны, расширяются нападки на принцип иммунитета государственных торговых судов. Эти нападки происходят под различными предлогами: будто иммунитет вредит интересам частных судовладельцев, позволяет уклониться от ответственности при столкновениях и других случаях и т.д.

Так английский автор Хиггинс пишет: "Неудобство ... иммунитета очевидно, так как государство может вступить в серьезную конкуренцию с частными судовладельцами и избежать ответственности по искам за нанесение ущерба, за оказание помощи и т.д.; если какое-либо правительство пожелает заниматься судоходством и торговлей в качестве судовладельца, оно должно подчиниться тем же установленным законом требованиям, как и прочие судовладельцы".[2]

---

1 А.Н. Шпекторов, Морской арбитраж в СССР, "Советское государство и право", 1951, № 8; Александров, Морская арбитражная комиссия, "Внешняя торговля", 1947, № 11.

2 Хиггинс и Коломбос, цит. соч., стр. 155, 156. Иммунитет государственных торговых судов отрицают см. также Rousseau, op.cit. , см. выноска стр. 372.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

Утверждение Хиггинса, как будто бы иммунитет государственных торговых судов позволял бы государству избежать ответственности по искам вытекающих из действия своих судов, не отвечает действительности, так как государства имеющие государственные торговые суда признают право иностранцев обращаться с исками против их торговых судов к судам этих государств.

10 мая 1952 г. в Брюсселе между отдельными буржуазными государствами была заключена конвенция регулирующая положения ареста на морские суда. Конвенция допускает положения ареста и на государственные торговые суда.[1] При подписании конвенции Великобритания сделала оговорку, освобождающую военные корабли и суда, принадлежащие государству или в службе государства от действий этой конвенции.

Институт Международного права в своей очередной сессии в Сиэнне в апреле 1952 г. принял проект конвенции, отрицающий иммунитет государства в торговых операциях и вместе с тем также иммунитет государственных торговых судов в иностранных портах. В проекте конвенции говорится: "Любое государство может быть привлечено к иностранному суду по имущественным спорам, подобно частному лицу".[2]

---

1 "Supplement" to AJIL, vol.53, 1959, N 2, стр.537-545.; Scelle, op.cit., стр.417; Kelsen, op.cit., стр.222; Sibert, op.cit., v.I, стр.959,960. И. Гастл утверждает, что, если государство занимается торговлей, тогда оно полностью теряет свой иммунитет. См. J.C.Castel, Immunity of a foreign state from execution. French Pratice. "AJIL", July 1952, стр.523. Такой же направильной точки зрения придерживается и M.C.Freyria, Les limites de l'immunite de jurisdiction et d'execution des Etats Etrangers, "Revue critique de Droit International Prive", vol.40, 1951, стр.139; Svarlien, op.cit., стр.211; Gould, op.cit., стр.407.

2 См. "Annuaire de L'institut de droit international", 1952, v.I, стр.36; S.Maiwald, Die Entwicklung zur staatlischen Handel schiffahrt im Spiegel des internationalen Rechts, Stuttgart, 1946.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

Докладчик М.Е.Лемонен и большинство ораторов выступили также против иммунитета государств в торговых операциях. Известный английский международник Лаутербахт стремился даже доказать, что в настоящее время большинство государств будто бы отказались уже от признания абсолютного иммунитета. Однако, приведенные на сессии примеры не подтверждают этой точки зрения.

Принятые в 1954 году Комиссией Международного права ООН статьи по правовому режиму территориальных вод (ст. 25) в противоречии с общепризнанными нормами международного права также не признают иммунитета государственных торговых судов.

На Женевской Морской конференции 1958 г. в связи с выработкой текста конвенции "О территориальных водах и прилежащих зон" возникли оживленные дискуссии об иммунитете государственных торговых судов. Представители ряда капиталистических государств выступали на конференции против признания иммунитета государственных торговых судов.[1] Против этого принципа выступил и представитель Венецуэлы, несмотря на то, что Венецуэла имеет большой государственный торговый флот. Великобритания в своем предложении распространяет иммунитет только на следующие государственные суда: 1. государственные яхты, патрульные суда, госпитальные суда, вспомогательные суда морских сил и военные корабли.

2. Кабельные суда, суда метеорологической службы, суда, назначенные для научных исследований и суда назначенные контролировать рыболовство;

3. Суда используемые в этих же целях.[2]

---

1 См.например, выступления представителей Великобритании, Голландии, ГФР, Венецуэлы, ОАР, United Nations, Conference on the Law of the Sea, vol.III, стр.9, 120,121,219.

2 Ibidem, стр.219.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

Несмотря на возражения делегации Советского Союза и стран народной демократии[I] и на это, что делегации, выступающие против иммунитета государственных торговых судов не сумели привести ни одного веского аргумента против этой нормы международного права, конвенция о территориальных водах и прилежащих зонах не признает этого принципа.

При подписании конвенции в Нью-Йорке 30-3I октября I958 г., представитель СССР сделал следующую оговорку к ст. 20 конвенции: "Правительство Союза Советских Социалистических Республик считает, что государственные суда в иностранных территориальных водах пользуются иммунитетом и поэтому применение к ним мер, упомянутых в настоящей статье, может иметь место лишь с согласия государства, под флагом которого плавает судно".[2]

Сделанные представителями СССР, УССР и БССР оговорки подтверждают позицию, что только государственные торговые суда тех государств, которые международными договорами или внутренним законодательством отказались от иммунитета своих торговых судов, не обладают иммунитетом в иностранных портах. На основе общепризнанных принципов международного права, положения этих международных конвенций не касается государственных торговых судов тех стран, которые не участвуют в конвенции или которые сделали соответствующие оговорки при подписании - они по прежнему должны обладать иммунитетом в иностранных портах.

Можно сказать, что поход буржуазных авторов против иммунитета государственных торговых судов и на этот раз необоснован и представляет собой лишь одно звено общей агрессивной политики реакционных сил, направленной против лагеря мира, демократии и социализма и стремящейся вредить интересам Советского Союза и стран народной демократии в капиталистических государствах.

Ввиду таких нападков буржуазных авторов на иммунитет государственных торговых судов советская наука должна еще энергичнее

I Ibidem, стр.I20, vol.II, стр.66.

2 См. А. Я к о в л е в, Подписание конвенции по морскому праву, "Международная Жизнь", I958, № I2, стр.II3; оговорки сделали и представители УССР и БССР.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

выступать в защиту иммунитета этих судов, как государственной собственности. Иммунитет вытекает из принципа суверенного равенства государств и содействует добрососедскому сотрудничеству между всеми государствами на международной арене, обслуживая дело мира, за которое борется все прогрессивное человечество.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

БИБЛИОГРАФИЯ .

а) Руководящая литература.

К.МАРКС, История секретной дипломатии XVIII века. К.Маркс и Ф.Энгельс,Соч.,т.XI.

К.МАРКС и Ф.ЭНГЕЛЬС, Коммунистический манифест,1948.

Ф.ЭНГЕЛЬС, Анти-Дюринг, К.Маркс и Ф.Энгельс,Соч.,т.XIV.

В.И.ЛЕНИН, Империализм как высшая стадия капитализма,Соч.,т.22.

В.И.ЛЕНИН, Конспект программы переговоров о мире,Соч.т.26.

В.И.ЛЕНИН, Доклад о внешней политике на объединенном заседании ВЦИК и Московского Совета,Соч.,т.27.

И.В.СТАЛИН, Политический отчет ЦК XVI съезду ВКП/б/,соч.,т.12.

И.В.СТАЛИН, Отчетный доклад на XVIII съезде партии о работе ЦК ВКП/б/,"Вопросы ленинизма",изд.II.Москва,1953.

И.В.СТАЛИН, Обращение к народу. "Правда" от 2 сентября 1945 г.

А.ЖДАНОВ, О международном положении,Москва,1947 г.

Н.С.ХРУЩЕВ, Заявление на аэродроме в г.Белграде, "Правда" от 27 мая 1955 г.

Н.С.ХРУЩЕВ, Отчетный доклад ЦК КПСС XX съезду партии, Москва,1956.

Н.С.ХРУЩЕВ, О контрольных цифрах развития народного хозяйства СССР. Доклад 27 января 1959 г.,Москва,1959.

Н.С.ХРУЩЕВ, Выступление на Генеральной Ассамблее Организации Обьединенных Наций,Приложение к № 39 журнала "Новое Время" от 25 сентября 1959 г.

Декларация Верховного Совета Союза Советских Социалистических Республик, "Правда" от 8 февраля 1955 г.

Директивы XIX съезда партии по пятому пятилетнему плану развития СССР на 1951-1955 годы,Москва,1952.

Резолюция XX съезда Коммунистической Партии Советского Союза, Москва, 1956.

Директивы XX съезда партии по пятому пятилетнему плану развития народного хозяйства на 1956-1960 годы,Москва,1956.

Материалы внеочередного XXI съезда КПСС,Москва,1959.

б) Специальная литература на русском языке.

Н.А.АВСОВ, В.В.ЕГОРОВ, А.Д.КЕЙЛИН, Морское право СССР, М.-Л. 1932.

Н.А.АВСОВ, П.П.ВИНОГРАДОВ, А.Д.КЕЙЛИН, Н.Г.ЮРГЕНИКОВ, А.А.ФУРМАН, Справочный словарь по торговому мореплаванию. М.-Л., 1934.

А.АВСОВ, Морское судно в иностранных портах и водах, "Вопросы торгового мореплавания и морского права", под редакцией И.П.Сергеева, Москва, 1935.

АЛЕКСАНДРОВ, Право рыболовства в территориальных водах в законодательстве и международных договорах Союза ССР, "Международная жизнь", 1928, № 9/10.

К.АЛЕКСАНДРОВ, Морская арбитражная комиссия, "Внешняя торговля", 1947, № 11.

Архипелаг Шпицберген и остров Медвежий, "Новое Время", 1951, № 28.

К.А.БАГИНЯН, Нарушение империалистическими государствами принципа невмешательства, Москва, 1954.

Д.М.БАРАТАШВИЛИ, Американские теории международного права, Москва, 1956.

В.А.БЕЛЛИ, Военно-морской международный справочник, кн.I.

Н.А.БЕНДЕР, Имена русских людей на карте мира. Москва, 1948.

Береговые воды, "Большая Советская Энциклопедия", изд.2-ое, т.4, стр.632-633.

М.М.БОГУСЛАВСКИЙ, А.А.РУБАНОВ, Правовое положение иностранцев в СССР, Москва, 1959.

С.БОРИСОВ, Международный суд о территориальных водах, "Советское государство и право", 1952, № 3.

А.БРЕЙТФУС, О границах территориальных вод Европейской России в Северном Ледовитом океане, "Русское судоходство", 1907, № 4.

В.БУРХАНОВ, Новые исследования советских ученых в Арктике, "Правда" от 18 мая 1954 г.

В.БУРХАНОВ, Научно-исследовательские работы в центральной Арктике, "Правда" от 6 апреля 1955 г.

Е.ВАРГА, Англо-американская борьба за нефть. "Правда" от 22 октября 1951 г.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

В.И.ВЕШНЯКОВ, Рыболовство и законодательство, СПБ, 1894.

В.Ю.ВИЗЕ, Новые данные о русском арктическом мореплавании в XVII веке, "Летопись севера", 1949, № I.

Внешняя политика СССР, Сборник документов, т.I-VI, Москва, 1944-1947.

Внешняя политика Советского Союза в период Отечественной войны, т.I,II, Москва, 1946,1947.

Внешняя политика Советского Союза, годы 1946-1951, Москва, 1952-1954.

А.Я.ВЫШИНСКИЙ, Международное право и международная организация, "Советское государство и право", 1943, № I.

А.Я.ВЫШИНСКИЙ, О некоторых вопросах теории государства и права, "Советское государство и право", 1948, № 6.

А.Я.ВЫШИНСКИЙ, Дунайская конференция и некоторые вопросы международного права,"Советское государство и право", 1948, № 10.

С.А.ВЫШНЕПОЛЬСКИЙ, К проблеме правового режима арктической области, "Советское государство и право", 1952,№ 7.

С.А.ВЫШНЕПОЛЬСКИЙ, Свобода морей в эпоху империализма, "Советское государство и право", 1949, № I.

ГЕЙЛИНГ, Русское торговое мореплавание в великобританских водах, "Море", 1907, № 13/14.

А.В.ГЕФТЕР, Европейское международное право. СПБ.,1880.

ГОЛУБЕВ, Море территориальное и закрытое, "Торговый флот", 1926, № I.

В.Э.ГРАБАРЬ, Береговое море, "Новый энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона, т.6,стб.59-62.

В.Э.ГРАБАРЬ, Вопросы международного права в юридических консультациях Вальда, Петроград, 1917.

В.Э.ГРАБАРЬ, Гуго Гроций и Альберико Джентили как представители двух направлений в науке международного права, "Известия Академии Наук" отд.экономики и права, 1946, № I.

В.Э.ГРАБАРЬ, Римское право в истории международноправовых учений, Юрьев, 1901.

В.Э.ГРАБАРЬ, Материалы к истории литературы международного права в России, Москва, 1958.

TARTU ÜLIKOOL
UNIVERSITAS TARTUENSIS
1632

Грамоты Великого Новгорода и Пскова, Москва, 1949.

А.А.ГРОМЫКО, Выступление на конференции в Сан-Франциско 5 сентября 1951 г., "Правда" от 7 сентября 1951 г.

Гуго Гроций, О праве войны и мире, Москва, 1958.

ГУСАКОВ, Торговое право, СПБ., 1909.

С.ЛЕСТУНИС, Изложение понятия разных народов о власти над морем, "Журнал Министерства Народного Просв." 1846.

Дипломатический словарь. Т.I,II, Москва 1948,1950.

Этель В.ДИТРИХ, Мировая торговля, Москва, 1947.

А.Н.ДОЛГОВ, Свобода открытого моря по морскому международному праву, "Вестник Права", 1901, № 10.

В.Н.ДУРДЕНЕВСКИЙ, Избранные источники по международному частному праву XIX и XX веков, Москва, 1941.

В.Н.ДУРДЕНЕВСКИЙ, Проблема правового режима полярных областей, "Вестник Московского университета", 1950, № 7.

В.Н.ДУРДЕНЕВСКИЙ, М.И.ЛАЗАРЕВ, Пять принципов мирного сосуществования, Москва, 1957.

В.ЕГОРОВ, Новый договорный режим в Финском заливе, "Международная жизнь", 1929, № II и "Морской сборник",1929,№ 10.

ЗАХАРОВ, Курс общего международного права, Петроград, 1917.

Н.Н.ЗУБОВ, Русские в Арктике, Москва, 1948.

ИВАНОВ, Л. Береговое море, "Большая Советская Энциклопедия", т.5,стр.596-597, Москва, 1927.

Ф.ИВАНОВ, Четвертая сессия Комиссии международного права, "Советское государство и право", 1952, № II.

Ф.ИВАНОВ, С.ВОЛОДИН, Пятая сессия Комиссии международного права ООН, "Советское государство и право",1953, № 7.

История дипломатии, т.III, Москва, 1945.

Исторический памятник Русского Арктического мореплавания в XVII веке, Москва, 1951.

КАЗАНСКИЙ, Учебник международного права, Одесса, 1904.

К вопросу о береговом море.Отчет норвежской комиссии по исследованию вопроса о морской границе, "Известия Министерства Иностранных Дел", 1912, № 5.

TARTU ÜLIKOOL 1632 UNIVERSITAS TARTUENSIS

А.Л.КЕЙЛИН, Столкновение судов на море в международном торговом мореплавании, "Вопросы торгового мореплавания и морского права", Вып. 4, Москва, 1935.

КЕЙЛИН, ВИНОГРАДОВ, Морское право, Москва, 1939.

А.Л.КЕЙЛИН, Морские торговые суда и грузы во время войны, Москва, 1941.

А.Л.КЕЙЛИН, Проблема рыболовства в международных отношениях, "Внешняя торговля" 1944, № 10.

А.Л.КЕЙЛИН, Советское морское право, Москва, 1954.

Анри КЛОД, План Маршалла, 1950.

Кодекс торгового мореплавания, Москва, 1953.

Ф.И.КОЖЕВНИКОВ, Некоторые вопросы международного права в свете труда И.В.Сталина "Марксизм и вопросы языкознания", "Советское государство и право", 1951, № 6.

Ф.И.КОЖЕВНИКОВ, Советское государство и международное право, Москва, 1948.

Ф.И.КОЖЕВНИКОВ, Русское государство и международное право, Москва, 1947.

Ф.И.КОЖЕВНИКОВ, Творческая роль СССР в разрешении территориальных вопросов, "Ученые записки АОН", Вып.III, М., 1949.

Ф.И.КОЖЕВНИКОВ, Ученое пособие по международному публичному праву, Москва, 1947.

Конституция и основные законодательные акты Народной Республики Албании, Москва, 1951.

Конституция и основные законодательные акты Народной Республики Болгарии, Москва, 1952.

Конституция и основные законодательные акты Польской Народной Республики, Москва, 1953.

КОРЕЦКИЙ, Кодификация международного права, "Советское государство и право", 1948, № 8.

В.М.КОРЕЦКИЙ, Новое в разделе "открытого моря", "Советское государство и право", 1950, № 8.

В.М.КОРЕЦКИЙ, Создание американских военных баз на чужих территориях - нарушение норм международного права, "Советское государство и право", 1953, № 6.

КОРКУНОВ, Лекция по международному праву, 1884/6.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

Е.А.КОРОВИН, Вклад СССР в международное право, "Советское государство и право", 1947, № 11.

Е.А.КОРОВИН, История международного права, Вып.I, Москва, 1948.

Е.А.КОРОВИН, Международные договоры и акты нового времени, Москва, 1925.

Е.КОРОВИН, Нарушение принципа свободы морей Соединенными Штатами Америки, "Международная жизнь", 1955, № 8.

Е.А.КОРОВИН, Некоторые основные вопросы современной теории международного права, "Советское государство и право", 1954, № 6.

Е.А.КОРОВИН, Об общепризнанных нормах международного права, "Советское государство и право", 1951, № 9.

Е.А.КОРОВИН, Революция и международное право; французская буржуазная революция 1789-1794, Москва, 1941.

Е.А.КОРОВИН, СССР и полярные земли, "Советское право", 1926, № 3.

А.С.КОРОЛЕНКО, Торговые договоры и соглашения СССР с иностранными государствами, Москва, 1953.

Б.В.КОСТРИЦЫН, К вопросу о режиме Антарктики, "Советское государство и право", 1951, № 3.

Б.С.КРЫЛОВ, Англия и вопрос о ширине территориальных вод, "Советское государство и право", 1955, № 3.

А.Н.ЛАДЫЖЕНСКИЙ, Юридическая природа территориального верховенства, "Вестник Московского университета", 1948, № 10.

М.М.ЛАПАРЕВ, За ликвидацию военных баз США на чужих территориях, Москва, 1959.

И.Д.ЛЕВИН, Суверенитет. Москва, 1948.

Д.Б.ЛЕВИН, Основные проблемы современного международного права, Москва, 1958.

Л.А.ЛЕОНТЬЕВ, Экономические проблемы на парижской мирной конференции, Москва, 1948.

В.М.ЛИСОВСКИЙ, Торговые представительства Союза ССР за границей, Москва, 1947.

В.М.ЛИСОВСКИЙ, Американский закон 1948 года об экономическом сотрудничестве и международное право, "Советское государство и право", 1948, № 8.

Ф.ЛИСТ, Международное право, Рига, 1923.

Ф.ЛИСТ, В.Э.ГРАБАРЬ, Международное право, Ленинград, 1926.

ЛИСТ,ГРАБАРЬ, Международное право, Москва, 1926.

Д.ЛУНЦ, Международное частное право, М., 1949.

В.В.МАВРОДИН, Начало мореходства на Руси, Ленинград, 1949.

В.Б.МАНЬКИН, Сборник законов и распоряжений по торговому мореплаванию и портам, Москва, 1947.

Ф.МАРТЕНС, Современное международное право, т.I,II,СПБ. 1904/5.

Ф.МАРТЕНС, Собрание трактатов и конвенций, т.II,XI,XII.

Международная политика новейшего времени в договорах, нотах и декларациях, ч. I-III, Москва, 1925-1929.

Международное право, под редакцией В.Н.Дурденевского и С.Б.Крылова, Москва, 1947.

Международное право, под редакцией Б.А.Коровина, Москва, 1951.

Международное право, под редакцией Ф.И.Кожевникова,Москва,1957.

Международные конвенции и соглашения относящиеся к торговому мореплаванию, М.-Л., 1951.

Международная конвенция по охране человеческой жизни на море, 1948 г., Ленинград, 1955.

МЕЛЛЕ, Торговые трактаты, СПБ., 1905.

Б.Ф.МЕЩЕРА, Иммунитет государственных морских судов СССР, Ленинград, 1950.

В.Ф.МЕЩЕРА, Морское право, вып.III, Москва, 1959.

Мирный договор с Болгарией, 1947.

Мирный договор с Италией, 1947.

Мирный договор с Румынией, 1947.

Мирный договор с Финляндией, 1947.

МИХАЙЛОВ, Империалистическая борьба за Антарктику, "Вопросы экономики", 1946, № 10.

С.В.МОЛОДЦОВ, Современное международно-правовое положение Антарктики, Москва, 1954.

С.В.МОЛОДЦОВ, Кодификация и дальнейшее развитие международного морского права (К итогам Женевской дипломатической конференции по морскому праву), "Советский Ежегодник международного права 1958 ", Москва, 1959.
Ф.Морган, Порты и гавани, Москва, 1955.

НЕЗАБИТОВСКИЙ, Учения публицистов о международном владении, Киев, 1862.

А.Н.НИКОЛАЕВ, Проблема территориальных вод в международном праве, Москва, 1954.

А.Н.НИКОЛАЕВ, Женевская конференция по морскому праву, "Советское государство и право", 1958, № 9.

Н.НОЗИКОВ, Русские кругосветные мореплаватели, Москва, 1947.

Объединенные нации. Доклад комиссии международного права о работе ее шестой сессии 3 июня - 28 июля 1954 г.

ОВЧИННИКОВ, Территориальное море, "Морской сборник, 1899, № 1.

ОВЧИННИКОВ, Третейский суд по делу о захвате американских шхун русскими крейсерами, "Морской сборник", 1905, № 10.

ОППЕНГЕЙМ, Международное право, т.I, полутом I. Москва, 1948; полутом 2. Москва, 1949.

Организация Объединенных Наций, Сборник документов, Москва, 1956.

Н.ОРЛЕНКО, Военно-морское международное право, 1948.

Н.ОРЛЕНКО, Краткий курс военно-морской администрации, Ленинград, 1926.

ОРТОЛАН, Морское международное право, СПБ., 1865.

ОТФЕЙЛ, История происхождения, развития и изменения морского международного права, СПБ., 1887.

В.ПЕНЬКОВСКИЙ, Куда идет Япония? "Правда" от 20 января 1960 г.

Ф.ПЕРЕЛЬС, Права и обязанности военных судов в иностранных национальных водах, СПБ., 1887.

И.С.ПЕРЕТЕРСКИЙ, С.Б.КРЫЛОВ, Международное частное право, Москва, 1940.

И.С.ПЕРЕТЕРСКИЙ, С.Б.КРЫЛОВ, Международное частное право, изд. II, Москва, 1959.

И.А.ПЛОТКИН, В.Г.БЛЮМЕНФЕЛЬД, Сборник решений буржуазных судов по советским имущественным спорам, М.-Л., 1932.

Полное собрание законов, т. 22.

М.В.ПОЧКАЕВА, Международно-правовой режим судоходства на Дунае, Москва, 1951.

Путешествие Христофора Колумба, Москва, 1950.

М.РУБАНОВ, Идеология американского милитаризма, "Агрессивная идеология и политика Американского милитаризма", Москва, 1950.

Русская историческая библиотека, т.2, СПБ., 1875.

Рыболовная конвенция, заключенная Россией и Японией 15/28 июля 1907 г., СПБ., 1907.

Рыболовная конвенция между Союзом ССР и Японией со всеми относящимися к ней материалами, НКИД, 1928.

В.Н.РЫБАЧЕВ, Морское торговое право, Москва, 1928.

И.САБО, Международная юрисдикция относительно кораблей, СПБ., 1908.

Э.САТОУ, Руководство по дипломатической практике, 1947.

Сборник договоров России с другими государствами 1856-1917, Москва, 1952.

Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных РСФСР с иностранными государствами, Вып.I-V, Москва, 1921-1925.

Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных с иностранными государствами, Вып.I-IX, Москва, 1929-1938.

Сборник документов по международной политике и международному праву, вып.3, изд.НКИД, 1934.

Б.СИВЕРС, Главнейшие сведения по морскому международному праву, СПБ., 1902.

Словарь юридических и государственных наук, под редакцией Волкова и Филиппова, 1901.

СОКОЛОВ, Рыболовный вопрос в концессионных водах СССР, "Тихий океан", 1938, № 2.

А.Н.СТОЯНОВ, Очерк истории и догматики международного права, Харьков, 1875.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

Н.А.ТАРАСОВ, Очерки транспортного права, Москва, 1951.

Торговый устав, изд. 1893 г.

Г.И.ТУНКИН, Основы современного международного права, Москва, 1956.

Г.ТУНКИН, Женевская конференция по международному морскому праву, "Международная жизнь", 1958, № 7.

В.УЛЯНИЦКИЙ, Международное право, Томск, 1911.

А.УУСТАЛЬ, Судебный иммунитет торговых судов Советского Союза в иностранных портах", Ученые записки Тартуского Государственного Университета", вып.39, Таллин, 1955.

А.УУСТАЛЬ, Уголовная юрисдикция прибрежного государства в отношении находящихся в его портах иностранных торговых судов, "Ученые записки Тартуского Государственного Университета, Вып.44, Таллин, 1956.

А.Т.УУСТАЛЬ, Основные вопросы правового режима территориальных вод, "Советское государство и право", 1957, № 6.

А.Т.УУСТАЛЬ, Международно-правовой режим территориальных вод, под.ред. С.Б.Крылова, Тарту, 1958.

А.Т.УУСТАЛЬ, Исходная линия территориальных вод, "Ученые записки Тартуского Университета", вып.61, Тарту, 1959.

А.Т.УУСТАЛЬ, Уголовная юрисдикция прибрежных государств в территориальных водах, "Морское право и практика", вып.43, Ленинград, 1959.

Ф.Г.ФАНДИКОВ, Международно-правовой режим Дуная, Москва, 1955.

ФЕДОРОВ, Морское право, Одесса, 1913.

А.ФЕРДРОСС, Международное право, Москва, 1959.

Ч.Ч.ХАЙД, Международное право, его понимание и применение Соединенными Штатами Америки, Т.I-У, Москва, 1949-1953.

А.ХАРД, Морские порты капиталистических стран, Москва, 1951.

ХИГГИНС и КОЛОМБОС, Международное право, Москва, 1958.

Хрестоматия по истории Средних веков, т.III, Москва, 1950.

Г.В.ЧЕРЕПАХИНА, Борьба "двух лагерей" в вопросе о международно-правовом режиме территориального моря "Автореферат", Свердловск, 1950.

К.А.ЧИКОВ, Два мирных рынка и современное международное право, "Советское государство и право", 1954, № 1.

ШАЛЛАНД, Береговое или территориальное море, "Словарь юридических и государственных наук", т.I ,СПБ.,(1901).

ШАЛЛАНД, Каботажное судоходство в России и закон 29 мая 1897 г., "Русское экономическое обозрение",1897,№ 8.

А.И.ШПЕКТОРОВ, Морской арбитраж в СССР, "Советское государство и право", 1951, № 8.

В.М.ШУРШАЛОВ, О некоторых вопросах теории международного права, "Советское государство и право",1954, № 8.

ЦИН ИУ-ЦЗИ, История американской агрессии на Тайване, Москва, 1956.

Юридический словарь, Москва, 1953.

в) Специальная литература на иностранных языках.

Actes de la Conférence pour la codification du droit international. Vol. I. II. III, Geneva, 1930

Mortimer ADLER, How to think about War and Peace, New York, 1944.

AMAN, Le Status de la mer territoriale, Paris, 1932.

ANDERSON, The final outcome of the fisheries Arbitration, "American Journal of International Law". Vol. VII.

ANDRASSY, Medunarodno prava, Zagreb, 1954.

Annuaire de l'Institut de Droit International. Vol. 17, 32.

ANZILOTTI, Corso di diritto internationale, v. I, 1928.

ATTLMAYR, Das internationale Seerecht, Wien, 1913.

ATLLMAYR, Die Elemente des internationalen Seerechts, 1872.

AZUNI, Système universel de principes du droit maritime de L'Europe, T. I, Paris, 1798.

AZUNI, Sistema universale dei principi del diritto marittimo de l'Europa, T. 2, Triesto, 1796.

BADESVANT, Traités et conventions, en vigueur entre la France et les puissances étrangères, V. I-IV, Paris, 1918-1922.

BALCH, J. Is Hudson Bay a closed or an open Sea? "American Journal of International Law", vol. VI.

BALCH, Les régions arctiques et antarctiques et le droit international, "Revue de Droit international et de législation comparée, vol. XII.

T. W. BALCH, La Décision de la cour permanante d'arbitrage, "Revue de Droit international et de législation comparée, vol. XIII.

G. BALLADORE-PALLIERI, Diritto international publico, Milano, 1946.

BARTOLUS de SAXOFERRATO, Tractatus de Fluminibus, Bononiae, 1576.

BATY, The free sea produce the evidence, "American Journal of International law", vol. 35, 1941.

C. BERGBOHM, Die bewaffnete Neutralität 1780-1783, Berlin, 1884.

William W. BISHOP, New United States policy lemiting sovereign immunity, "American Journal of International law", 1953.

W. BISHOP, International Law, New-York, 1953.

BLUNTSCHLI, Das moderne Völkerrecht civilisierter Staaten als Rechtsbuch dargestellt, 1868.

S. Wittemore BOGGS, Delimitation of the territorial sea, "American Journal of International Law", vol. 24, 1930.

J. BODINUS, De Republica, Francofurti, 1622.

Henry BONFILS, Manuel de droit international public. Paris, 1901.

BRIGGS. Les Etat-Unis et la loi de 1935 sur la contrabande, "Revue de Droit International et législation comparée, vol. 20, 1939.

BRUEL, Die Brücke über den kleinen Belt und das Völkerrecht, "Nordisk Tidsskrift for International Ret", 1935, № 6.

F. G. BUNGE, Das Hertzogtum Estland unter den Königen von Dänemarck [Estland], Gotha, 1877.

William de BURGH, The Elements of maritime international law, London, 1868.

TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

BUSTAMANTE, Das Territorialmeer, Berlin, 1930.

BOCKH, Die Staatshaltung der Athener, Bd. I, Berlin, 1951.

BOGER, Die Immunität der Staatsschiffe unter besonderer Berücksichtigung der Staatshandelsschiffe. Kiel, 1929.

BYNKERSHOEK, De dominio maris, London, 1923.

C. CALVO, Le droit international théorique et pratique, v.I, Paris, 1887.

Louis CAVARÉ, Le droit international public positif, T. I, Paris, 1951.

CASAREGI, Discussiones de commerce.

CHARTERIS, The legal position of merchantmen in foreign ports and national waters, "British Year Book of International Law", 1920/21.

CHESHIRE, Private international Law, Oxford, 1937.

Pitt COBBETT, Cases on international law, vol. I, London, 1947.

COLOMBOS, A Treatise on the Law of prize, London, 1949.

Cour International de Justice, Duplique du gouvernement du royaume de Norvège, vol. 3, 1951.

H. CROCKER, The Extent of the Marginal sea, Washington, 1919.

De CUSSY, Phases et causes célèbres du droit maritime des nations, v. I-II, Leipzig, 1856.

Jean-Marc DAVID, L'Amirauté de province et des mers de Levant, Marseille, 1942.

Arthur H. DEAN, The Geneva conference on the Law of the Sea: what was accoplished, "AJIL", vol. 52, 1958, Nº 4.

Declaration of Panama, Supplement to "American Journal of International Law", October, 1939.

W. DENNIS, The sinking of the "I'm Alone", "American Journal of International Law", 1929.

DESPAGNET, Cours droit international public, 1910.

DEVAUX, Traité élémentaire de droit international public, Paris, 1935.

E. D. DICKINSON, A Selection of Cases and other Readings on the Law of Nations, 1929.

E. ENGELGARDT, Quelques considérations sur le régime des eaux maritimes, dites territoriales, "Revue de droit International et législation comparée", v. XXVI.

Lawrence B. EVANS, Leading cases on International Law, Chicago, 1922.

Jens EVENSEN, The Anglo-Norvegian fisheries case and its legal consequences, "American Journal of International Law", Oktober, 1952.

EYSINGA, Das Niederland und das Neutralitätsrecht während des Weltkrieges, "Zeitschrift für das Völkerrecht". Bd. 16.

P. FAUCHILLE, Le domaine aérien et le régime juridique des Aérostats, Paris, 1901.

P. FAUCHILLE, Traité de droit international public, T. I, 2, Paris, 1925.

FEDOZZI, Les délits à bord des navires marchands dans les eaux territoriales étrangères, "Revue général de droit International public", 1897, № 4.

FENN, Justinian and the Freedom of the Sea, "American Journal of International law", vol. 19.

FENN, Origin of the theory of territorial waters, "American Journal of International Law", vol. 30, 1926.

FENN, The origin of the right of fishery in territorial waters, Cambridge, 1926.

FENWICK, International law, New York, 1934

G. FENWICK, The Declaration of Panama, "American Journal of International Law", 1940.

FIORE, Le droit international codifié et sanction juridiques, Paris, 1911.

P. FIORE, International law codified, 1918.

FITZMAURICE, The case of the "I'm Alone", "British Year Book of International Law", 1936.

FOOTE, A concise treatise on private international law, 1925.

F. FRANCO, Il mare territoriale e la sua delimitatione. Milan, 1947.

FULTON, The sovereignity of the sea, London, 1911.

Le FUR, Précis de droit international public, Paris,1937.

GALIANI, De Doveri de principi neutrali verso i principi querregianti, e di questi verso neutrali, 1782.

Teodoro Alvarado GARAICOA, La Patform submarina y la nueva extension del mar territorial, Guayaquil, Ecuador, 1955.

Karl GAREIS, Institutionen des Völkerrechts, Giessen, 1901.

GARNER, Immunities of state-owned ships exployed in commerce, "British Year Book of International Law", 1925.

I. G. GASTEL, Immunity of a foreign state from execution: French practice, "American Journal of International Law", 1952.

GELLMANN, Die rechtliche Natur der Meeresfreiheit, "Österreichische Zeitschrift für öffentliches Recht", 1935.

GENET, Principes de droit des gens, Paris, 1944.

GIDEL, Le droit international public de la mer, v. I, II, III, Paris, 1932-1934.

Wesley L. GOULD, An introduction to International Law, New York, 1957.

Leo GROSS, The Geneva Conferenc of the Law of the Sea and the Right of innocent Passage through the Gulf of Aquabo, "AJIL", 1959, № 3.

Hugo GROTIUS, De jure belli ac pacis, Libri tres. Edited by J. Scott, Washington, 1913.

Hugo GROTIUS, Von der Freiheit des Meeres, Leipzig, 1919.

Hugo Grotius, De jure praedae, London. 1950.

Paul GUGGENHEIM, Lehrbuch des Völkerrechts, Bd. I, II, 1947.

HALL, Treatise on |international law|, Oxford, 1917.

HALLECK, International Law, vol. I, 1908.

HARBURGER, Der strafrechtliche Begriff Inlands, 1882.

HATSCHEK, Völkerrecht als rechtlich bedeutsamer Staatsakt, 1923.

HATSCHEK, STRUPP, Wörterbuch des Völkerrechts und der Diplomatie, Bd. I-III, Berlin, 1924-1929.

L. B. HAUTEFEUILLE, Histoire des origens, des Progrés et des variations du droit maritime international, Paris, 1858.

D'HAUTERIVE, F. de CUSSY, Recueil des traités de commerce et de navigation de la France, v. I-VIII, Paris, 1836.

HOLLAND, Lectures on International Law, London, 1933.

Manley O. HUDSON, Cases and other materials on International Law, St. Paul, 1929.

HURST, The territoriality of Bays, "British Year Book of International Law", 1922/23.

HUBNER, De la saisie des bâtiments neutres ou du droit qu'ont des nations belligèrentes d'arrêter des navires de peuples amis, Haag, 1759.

International Court of Justice, The Corfu Channal Case, Judgment of december 15, 1949.

International Court of Justice, Fisheries Case, United Kingdom v. Norway, Judgement of december, 18, 1951.

International law decisions and notes, Washington, 1925.

International law Commission, Fourth session, Summary Records, 1952.

F. J. JACOBSEN, /Seerecht/ des Friedens und des Kriegs, in Bezug auf die Kauffahrtsschifffahrt, Altona, 1815.

Jacques JERAMEC, Le monopol de commerce extérieur en Russie soviétique, Paris, 1928.

Ernesto Barros JARPA, Derecho International publico, Santiago, 1955.

Philip, C. JESSUP, The law of territorial waters and maritime jurisdiction, New York, 1927.

Philip, C. JESSUP, The Geneva Conferenc of the Law of the Sea: a Study in international Law, "AJIL", vol.52, 1958, № 4.

JOSEF, Das Schiff im fremden Gewässer, 1934.

KALTENBORN, Grundsätze des europäischen Völkerrechts, Berlin, 1851.

KAMPTZ, Neue Litteratur des Völkerrechts, Berlin, 1817.

Natko KATIČIC, Mor i vlast obolne države, Zagreb, 1953.

Hans KELSEN, Principles of international Law, New York, 1952.

KENT, Commentaries on American Law, Boston, 1873.

H. C. K. KENT, The Historical origin of the three mile limit, "American Journal of International Law", 1954, № 4.

G. KOBLER, Die Quarantänfrage in der internationalen Sanitätsgesetzgebund, Wien, 1898.

LAMPREDI, Du commerce des neutres au temps de Guerre;1802.

G. LAPRADELLE, Le droit de l'Etat sur la mer, "Revue générale de droit international public", t. V, Paris, 1898.

M. Paul de Geoffre de La PRADELLE, Cours de droit International public, Aix-en-Provence, 1955.

W. LAKHTIN, Right over the Arctic, "American Journal of International Law", vol. 24, 1930.

R. LANSING, The North Atlantic Fisheries Arbitration, "American Journal of International Law", vol V.

Larry LEONHARD, International Regulation of Fisheries, Washington, 1944.

LATOUR, La mer territoriale au point de vue théoretique et pratique, 1889.

F. LAURENT, Histoire du droit des gens, T. I-VIII, Gand, 1850.

H. LAUTERPACHT, Annual Digest and reports of public international Law cases Years 1941-42.

LAWRENCE, The principles of international law, seventh Edition, London, 1923.

Elmer A. LEWIS, Laws regulating to shipping and merchant marine, Washington, 1938.

F. LISZT, Das Völkerrecht, Berlin, 1920.

LISZT-FLEISCHMANN, Völkerrecht, Berlin, 1925.

Liv.- Est- und Kurländisches Urkundenbuch, Bd. I, Reval, 1853.

I. De LOUTER, Le droit international public positif, v. I, II, Oxford, 1920.

I. De LOUTER, De l'étendue de la mer territoriale dans les baies, "Revue de droit International et Législation Comparée", vol. XLIII.

G. F. MARTENS, Einleitung in das positive Europäische Völkerrecht, Göttingen, 1796.

MASTERSON, Jurisdiction in /Marginal seas/, Londin, 1929.

Nicolas MATEESCO, Vers un nouveau droit international de la mer, Paris, 1950.

MELLOY, De jure maritimo, 1676.

Aramburu y MENCHANA, Character and scope of the rights declared and practiced over the continental sea and shelf, "American Journal of International Law", vol. 47, 1953.

MERCKER, Die Küstengewässer im Völkerrecht, "Thäbing. Abhandlungen zu öffentlichem Recht", Stuttgart, 1927.

A. MERINGHAEC, Traité de droit public international, vol.1, 2, Paris, 1907.

Mc MILLAN, Admirality and Maritime Law, London, 1936.

J. B. MOORE, A Digest of International Law, vol. I-VIII, 1906.

J. B. MOORE, History and Digest of the International /Arbitrations/ to which the United States has been a Party, vol. 1-6, 1898.

S. A. MOORE, History and Law of the Foreshore, London, 1888.

MURKEN, Die Grundlagen der Seeschifffahrt, Leipzig, 1903.

Axel MØLLER, International Law in Peace and War, London, 1931.

MÜNCH, Die techisch Fragen des Küstenmeers, 1934.

NIBOYER et PILLET, Droit international privé, 1928.

I. P. NIBOYER, Les immunités de jurisdiction en droit Français des Etats Etrangers engagés dans des transactions privées, "Revue générale de Droit international public", vol. 43, 1936.

NIELSEN, The lack of uniformity in the Law and Practice of Stated with regard to Merchant vessels, "American Journal of International Law", vol. 13, 1919.

T. NIEMEYER, Allgemeines Völkerrecht des Küstenmeeres, 1926.

NIZZE, Das allgemeine Seerecht der zivilisierten Nationen, Rostock, 1857.

E. NYS, Le droit international, v. I, II, Bruxelles, 1904.

OGILVIE, International waterways, New York, 1920.

OMPTEDA, Litteratur des gesammten sowohl natürlichen als positiven Völkerrechts, Bd. I, 2. Regensburg, 1785.

ORTOLAN, Diplomatie de la mer, T. I, II, Paris, 1846.

A. OSSIG, Römisches Wasserrecht, Leipzig, 1898.

I. N. PARDESSUS, Collection de lois maritimes antérieures au dixhuitième siècle, vol. I-VI, Paris, 1828-1845.

N. PEFFER, American's Place in the World, New York, 1946.

F. PERELS, Das internationale öffentliche Seerecht der Gegenwart. Berlin, 1903.

Domin PETRUŠEVTŠ. Précis d'un code de droit international, Leipzig, 1861.

R. PHILLIMORE, Commentaries upon international Law, vol.I, London, 1879.

C. PHILLIPSON, The international Law and Custom of Ancient Greec and Rom, vol. I, II, London, 1911.

A. PICARD, Traité des eaux, T. V.

POHL und SARTORIUS, Modernes Völkerrecht, Eine Sammlung von Quellen und anderer Urkunden, München, 1927.

Van PRAAG, Jurisdiction en droit international public, 1915.

PRADIER-FODÉRÉ, Traité de droit international public européen et americain, vol. I-II, 1885.

PRICE Daniel, Sovereignity and ownership in the marginal seas and their relation to problems of the continental shelf, Copenhagen, 1950.

S. PUFENDORF, Le droit de la nature et des gens, 1739.

RAESTAD, La mer territoriale, Paris, 1913.

H. RASS, Das Küstenmeer nach den Beschlüssen der Haager Kodificationskonferenz von 1930, Kallmünz, 1936.

RAUN, The laws relating to quarantine of Her Majesty's Dominions at Home and Abroad and the principal foreign States, London, 1879.

I.S. REEVES, Codification of the law of territorial waters, "American Journal of International Law", v. 24, 1930.

REINHOLD, Seewasserstrassenordnung, Leipzig, 1959.

/Reports/ of the Conferences held by the International Law Association.

G. RIPERT, Droit Maritime, v. I-II, Paris, 1922.

ROLIN, Le droit moderne de la guerre, Brüssel, 1920/21.

ROOT, Elihu, Argument on Behalf of the United States North Atlantik Coast Fisheries Arbitrations, "Proceedings", XI.

Charles ROUSSEAU, Droit international public, Paris, 1953.

A. Fritz RÖRIG, Zur Rechtsgeschichte der Territorialgewässer, Reede und Küstengewässer, Berlin, 1949.

Albert SANDERS, Maritime law, illustrated by the history of a ship from and including the argument to build her until she become a total loss, London, 1920.

W. SCHADE, Wesen und Umfang des Staatsgebietes, Grünewald, 1934.

SCHENK, Die Rechtstellung der russischen Handelsvertretung, Berlin und Leipzig, 1930.

O. SCHMIDT, Rechtsgeschichte Liv-, Est- und Kurlands, Dorpat, 1894.

W. SCHÜCKING, Das Küstenmeer im internationalem Recht, 1897.

W. SCHÜCKING, Der Kodificationsversuch betr. die Rechtsverhältnisse des Küstenmeeres und die Gründe seines Scheiterns, 1931.

G. SCHWARZENBERGER, International Law, vol. I, London, 1945.

SCOTT, Reports to the Hague conferences of 1899 and 1907, vol. I, 1909.

SCELLE, Cours de droit international public, Paris, 1948.

Joannis SELDEN, Mare clausum seu de Dominio maris, London, 1636.

Max SORENSEN, Law of the Sea, New York, 1958.

STIER-SOMLO, Die Freiheit des Meeres und das Völkerrecht, 1917.

F. STOERK, Das Seegebiet, Holzendorff's Handbuch des Völkerrechts, Bd. IV, Hamburg, 1889.

A. STOUPNITZKY, Le Statut de l'URSS commercant dans le droit conventionnel sovétique, "Révue de droit international et de législation comparée", 1926, № 4.

STRATO, Geography, Bd. I, II, V.

STRISOVER, L'exterritorialité, "Recueil des Cours, Academie de Droit international de la Haye", c. I. 1923.

STRUPP, Das Küstenmeer im Völkerrecht der Gegenwart und Zukunft, "Reichspraxis im deutschen Rechtsleben", Bd. I, Berlin-Leipzig, 1929.

STRUPP, Theorie und Praxis des Völkerrechts, Berlin, 1925.

STRUPP, Urkunden zur Geschichte des Völkerrechts, 1911.

SURLAND, Grundzüge des Europäischen Seerechts, Hannover, 1750.

Oscar SVARLIEN, An Introduction to the Law of Nations, New York, 1955.

Michal SZULDENFREI, Prawo morskie, Walrszawa, 1953.

TAFEL, Das internationale Recht der Nordsee, "Niemeyer's Zeitschrift für internationales Recht", XXXVII.

P. W. THORNELY, Extraterritoriality, "British Year Book of International Law", 1926.

TESTA, Le droit international maritime, 1886.

Treaties and conventions conclused between the United States and other Powers, Washington, 1871.

TWISS, The law of nations, v. I, 1884.

United Nations, Laws and regulations on the regime of the high seas, vol. I, II, New York, 1951.

United Nations, Conference on the Law of the Sea, Official Records, vol. II, Plenary meetings, vol. III. First commitee (Territorial Sea and contiguous Zone), Summary records of meetings and Annexes, Geneva, 24 february - 27 april, 1958.

United Nations Legislativ Series, Laws and Regulations on the Region of the Territoria Sea, New York, 1957.

Unites States Treaties and other International Arguments. Vol. 1, 3, 1950, 1953.

VALIN, Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine, du mois d'août, 1681, La Rochelle, 1776.

VANSELOW, Völkerrecht, Berlin, 1931.

VATTEL, Völkerrecht, Frankfurth und Leipzig, 1760.

VATTEL, The Law of nations, 1916.

Alfred VERDROSS, Die Verfassung der Völkerrechtsgemeinschaft. Berlin, 1926.

Edgardo Manotas VILCHES, Le nouveau droit des gens, Paris, 1948.

Charles de VISCHER, Théories et réalités en droit international public, v. I, II, Paris, 1953.

VISSER, De Territoriale zee, Amersfoort, 1894.

W. VOGEL, Geschichte der deutschen Seeschifffahrt, Bd. I, Berlin, 1915.

K. VOIGT, Die Rechtsnatur der Küstengewässer in ihrer historischen Entwicklung, 1917.

Wyndham L. WALKER, Territorial waters: the cannon shot rule. "British Year Book of International Law", 1945.

WAULTRIN, La question de la souveraineté des terres arctiques. "Revue générale de droit international public", Vol. XV.

WEHLBERG, Seekriegsrecht, Berlin, 1915.

André WEIS, Traité de droit International, 1920.

WESTLAKE, International Law, vol. I, 1910.

WHARTON, Digest of the international Law on the United States, v. I, 1886.

WHEATON, Elements of international Law, Washington, 1936.

WILHELMI, Das Küstenmeer, Jena, 1914.

WILSON, Les eaux adjacentes au territoire des états, "Recueil des Cours". Académie de Droit International", T. I, 1923.

WITH, Die Entwicklung der Theorie der Meeresfreiheit. Würzburg, 1913.

Richard YOUNG, Lord Asquith and the continental shelf, "American Journal of International Law", july, 1952.

ZORIČIC, Teritorijalno more, 1953.

Список сокращений

ГК - Гражданский кодекс
ГПК - Гражданский процессуальный кодекс
УК - Уголовный кодекс
УПК - Уголовно-процессуальный кодекс
КТМ - Кодекс торгового мореплавания
СДД - Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами.
AJIL - American Journal of International Law
BYIL - British Year Book of International Law
RGDI - Revue generale de droit international public