

TARTU RIIKLIKU ÜLIKOOLI TOIMETISED
УЧЕННЫЕ ЗАПИСКИ
ТАРТУСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО УНИВЕРСИТЕТА

ALUSTATUD 1893. a.

VIHK № 66 ВЫПУСК

ОСНОВАНЫ в 1893 г.

А. Т. УУСТАЛЬ

МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЙ РЕЖИМ
ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ ВОД



TARTU 1958

TARTU RIIKLIKU ÜLIKOOLI TOIMETISED
· УЧЕННЫЕ ЗАПИСКИ
ТАРТУСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО УНИВЕРСИТЕТА
VIHK 66 ВЫПУСК

А. Т. УУСТАЛЬ

**МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЙ РЕЖИМ
ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ ВОД**

ТАРТУ 1958

**Ответственный редактор заслуженный деятель науки РСФСР
доктор юридических наук С. Б. Крылов**

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 $\frac{2}{3}$, 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 торгового 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. 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 1957 году следует, что грузооборот морского транспорта возрос в 1957 году по сравнению с 1956 годом на 13%.

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.

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

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 обеспечены, чем когда-либо ранее.

Но и теперь, когда западные империалисты готовят 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 составляет обширное международное судоходство, посещающая иностранные порты, вопросы международного морского права не нашли еще подробной монографической трактовки в советской литературе, хотя потребность в такой трактовке на практике велика.¹

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 вод.

До сих пор не удалось заключить многостороннего международного соглашения о правовом режиме территориальных 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 империалисти-

¹ Вопросы международного морского права трактуют следующие работы: А. Д. Кейлин, Советское морское право, Москва, 1954; А. Д. Кейлин, Виноградов, Морское право, Москва, 1939; А. Н. Николаев, 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.

ческих государств навязать другим государствам 3-мильную ширину территориальных вод, что не соответствовало ни их экономическим интересам, ни интересам их безопасности, конвенцию не удалось выработать.

На Гагской 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 нумерованных 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 Гагской 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 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 проходило 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.

¹ С. Сербов, 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.

В результате длительной работы на конференции была выработана конвенция о территориальных водах и прилежащих зонах (32 статьи).¹ Выработка конвенции, несомненно, является важным шагом для унификации режима территориальных вод.

В конвенции предусмотрено, что она остается открытой до 31 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.

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 Ассамблеи ООН изучать на своей XIII сессии целесообразность созыва новой международной конференции для дальнейшего рассмотрения вопросов, которые остались нерешенными на Женевской конференции.

В практике государств в настоящее время правовой режим территориальных вод регулируется, главным образом, внутригосударственным законодательством и судебной практикой. Такое положение затрудняет определение правого 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 интерес 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.

¹ См. Nations Unies, Conférence sur le droit de la mer, Convention sur la mer territoriale et la Zone contigue, Dok. A/Conf. 13/L. 52.

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 территориальных вод (1951 г.).

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 феврале 1956 г. XX съезд КПСС продемонстрировал еще раз желание Советского Союза расширить добрососедские отношения со всеми странами мира. В принятой на XX съезде КПСС резолюции указывается, что во внешнеполитической области партия будет «неуклонно проводить ленинскую политику мирного сосуществования государств, независимо от их социального строя. Активно бороться за дело мира и безопасности народов, за установление доверия между государствами, добиваясь превращения достигнутого смягчения международной напряженности в прочный мир».¹

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.

¹ Резолюция XX съезда Коммунистической Партии Советского Союза, стр. 11.

§ 1. 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 расширяется 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».¹

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.

¹ Международное право, 1947, стр. 214, 253; Международное право, 1951, стр. 300, 301; А. М. Ладыженский, Юридическая природа территориального верховенства, «Вестник Московского университета», 1948 г., № 10, стр. 44 и сл.; Ф. И. Кожевников, Творческая роль СССР в разрешении территориальных вопросов, «Ученые Записки АОН», вып. III, 1949 г., стр. 60; Ф. И. Кожевников, Русское государство и международное право, Москва 1947, стр. 150; Ф. И. Кожевников, Советское государство и международное право, Москва, 1948, стр. 213, 214; Г. В. Черепихина, Борьба «двух лагерей» в вопросе о международно-правовом режиме территориального моря, автореферат кандидатской диссертации, Свердловск, 1950, стр. 4; А. Н. Николаев, цит. соч., стр. 14; А. Д. Кейлин, Советское морское право, стр. 61.

² См. напр. «Положение об охране государственных границ Союза СССР», СЗ СССР, 1927, 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 1924 г. Торговый договор с Финляндией, 1947 г. ст. 7, «Внешняя политика Советского Союза», 1947, стр. 87.

Иной раз буржуазные авторы, используя определенный термин, стремятся воздействовать на выработку правового режима означенной полосы моря в интересах империалистических великих держав, суживая 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 cotière», «mer littorale», «eaux territoriales», «mer juridictionnelle»; 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 разнобразие 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, большинство членов (9 голосов против 5) также одобрило термин «территориальное море» по той же причине, как и на Гаагской конференции 1930 г.

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 указывает на связь территориальных вод с внутренними водами, каковая 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.¹

¹ См. Николаев, цит. соч., стр. 26, 27, 201, 202.

Термин «территориальное море» характеризует эти воды именно как часть моря, 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 «береговой», 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.

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

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 нисколько не влияет то обстоятельство, что вода в территориальных водах находится в бесперывном движении. Она протекает в территориальные воды Советского Союза из территориальных вод буржуазных государств или из открытого моря и в силу морских течений протекает 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 застрахование 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.¹

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.

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 необ-

¹ Ладыженский, цит. соч., стр. 46.

ходимость дальнейшего увеличения улова рыбы и развития добычи нефти на морских нефтяных месторождениях.¹

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 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 собственностью».²

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

Болгарский указ о территориальных и внутренних водах от 10 октября 1951 г. в статье 5-ой гласит: «Внутренние и территориальные воды Народной Республики . . . являются частью территории Республики и на них распространяются только ее законы».³

Таким образом, в странах народной демократии, имеющих морской берег, подобно Советскому Союзу, территориальные воды составляют территорию государства и вместе с тем государственную социалистическую собственность. Страны народной демократии, как государства социалистического типа, вместе с Советским Союзом стойко борются за укрепление принципа суверенитета и одновременно с этим за суверенитет государств в территориальных водах.

¹ См. Резолюции XX съезда Коммунистической Партии Советского Союза. стр. 38, 51, 90, 96, 97 и др.

² Конституция и основные законодательные акты Народной Республики Болгарии, Москва, 1952, стр. 26; см. ст. 8 Конституции Польской Народной Республики; ст. 7 Конституции Народной Республики Албании и др.

³ Конституция и основные законодательные акты Народной Республики Болгарии, стр. 149. См. также «Декрет об установлении и охране границ Народной Республики Албании» от 4 сентября 1952 г., газета «Зюртаре» 1952, № 17; «Декрет о режиме территориальных вод Румынской Народной Республики» от 21 января 1956 г., «Buletinul oficial» 1956, № 3; «Декрет об охране государственных границ Польской Народной Республики», от 23 марта 1956 г., «Dziennik Ustaw», 1956, № 1.

§ 2. ВОЗНИКНОВЕНИЕ И ИСТОРИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ ПРАВОВОГО РЕЖИМА МОРЕЙ.

1. 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 эксплуатацией 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 позволяющее 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 государств. Государства 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.¹ Договор относится к эпохе, когда Рим и Карфаген соперничали между собой из-за ге-

¹ По некоторым источникам — в 508 году до нашей эры. См. K. Voigt, *Die Rechtsnatur der Küstengewässer in ihrer historischen Entwicklung*, 1917, стр. 2.

гемонии 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, необходимых для питания, починки корабля и жертвоприношений, и обязаны были удалиться не позднее как через пять дней.¹

Немецкий автор Мелле приводит два 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 запастись провиантом или отремонтировать 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 известные 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.³ Названный договор напоминает нейтра-

¹ С. Дестунис, Изложение понятия разных народов о власти над морем, «Журнал Министерства Просвещения», 1846, ч. 50, стр. 85; Bustamante, Das Territorialmeer, Berlin, 1930, стр. 25; Stier-Somlo, Die Freiheit des Meeres und das Völkerrecht, 1917, стр. 34; Strupp, Urkunden zur Geschichte des Völkerrechts, Bd. 1, 1911, стр. 2.

² Мелле, Торговые трактаты, СПб., 1905, стр. 2, сноска 1.

³ Древняя Греция, Москва, 1956, стр. 303.

лизацию 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.

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 absteineat, quia non sunt iuris gentium, sicut et mare*».¹

В институциях сказано также: «*Flumina autem omnia et portus publica sunt; ideoque ius piscandi omnibus commune est in portibus fluminibusque*».² 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*».³

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*».⁴ Дигесты также признают свободу пользования морем и морскими берегами. В них сказано: «*Nemo igitur ad litus maris accedere prohibetur piscandi causa*».⁵ Дигесты разрешают также рыбакам сушить сети на берегу моря⁶ и строить необходимые для рыболовства домики.⁷

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 мо-

¹ Inst. 2, 1, 1. См. также В. Э. Грабарь, Римское право в истории международно-правовых учений, Юрьев, 1901, стр. 219.

² Inst. 2, 1, 2.

³ Inst. 2, 1, 5.

⁴ Dig. 1, 8, 2, 1.

⁵ Dig., 1, 8, 4, пр.

⁶ Ibidem

⁷ Dig. 1, 8, 5, 1.

рями. 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.¹ 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.

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.²

Римские юристы утверждают также, что при Юстиниане существовал общепризнанный обычай, согласно которому для защиты запасов рыбы было запрещено рыболовство в известных частях моря.³

В Риме развилась также практика, согласно которой государство предоставляло право рыболовства в известных частях моря различным обществам, а также храмам.⁴

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.⁵ При этом, однако, во внутреннем законодательстве был известен принцип господства государства над побережьем, принцип, прямо выраженный в *дигестах*, где сказано: «*Litora, in quae populus Romanus imperium habet, populi Romani esse arbitor . . .*».⁶

¹ См. Fenn, Justinian and the Freedom of the Sea, AJIL, vol 19. стр. 716; Fenn, The Origin of the Right of Fishery in Territorial Waters, Cambridge, 1926, стр. 5.

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

³ См. Fenn, Origin of the Theory of Territorial Waters, AJIL, 1926. v. 30, стр. 469.

⁴ См. Fenn, The Origin of the Right of Fishery in Territorial Waters, стр. 5.

⁵ A. Ossig, Römisches Wasserrecht, Leipzig, 1898, стр. 6 и сл.

⁶ Dig. 43, 8, 3.

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 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 Britanniam jacent... imperator et dominus*». С этим было связано запрещение рыболовства иностранцам в близких к Британскому острову морях. Английский король Эдуард III потребовал после Слюиской битвы от иностранных судов салютования в морях, близких к Британскому острову, ссылаясь на то, будто бы право на такую почеть принадлежало ему как «морскому королю».

В это 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 каче-

¹ Дестунис, цит. соч., стр. 122; Хиггинс и Колумбос; Международное морское право, Москва, 1953, стр. 38; F. Perels, *Das internationale öffentliche Seerecht der Gegenwart*, Berlin, 1903, стр. 13.

стве 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 находящиеся вблизи Британского острова узкие моря «паггоу seas», на основании чего Англия добивается господства и в Северном море и в Английском канале — до середины 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 Гулатинслаге и в Фростингслаге² 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 договоров³, 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 договоров⁴, заключенных между Великим Новгородом 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,⁵ 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 тер-

¹ Tafel, 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 With, Die Entwicklung 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.

⁵ Там же, стр. 10.

ритории великих княжеств принадлежали и водные пространства. Так, в условиях мира сказано: «А земле (и) воде старый рубеж по старым грамотам».¹ Такого же рода, но более точное, выражение мы находим и в мирном договоре, заключенном в 1375 г. В этом мирном договоре сказано: «А воде, земли меж Тверью и Торжьком, Кашином, Бежицами старый рубеж правый, по старым грамотам».² 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.³ В 1269 г. в проекте договора Новгорода с Любеком и Готским берегом о торговле и судопроизводстве сказано: «А будет вражда между новгородцами и соседними с ними землями — гостю ехать без пакости водой и горой повсюду, где новгородская власть».⁴ В 1269 г. был заключен договор между Новгородом, Ригой и Любеком для предоставления немецким купцам «сухопутных и водного путей».⁵ 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».⁶

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.⁷ Русский народ может служить примером Западной Европе в отношении свободы пользования международными реками.

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

¹ Там же, стр. 33.

² Там же, стр. 34.

³ А. Брейтфус, О границах территориальных вод Европейской России в Северном Ледовитом океане, «Русское судоходство», 1907, № 4, стр. 48.

⁴ См. Грамоты, стр. 61.

⁵ См. Грамоты, стр. 62.

⁶ Там же, стр. 69.

⁷ Там же, стр. 58, 59, 61, 62, 64 и сл.

другими городами, неоднократно выражается принцип свободы морей.¹

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 народами совершалась 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 поработнения 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.² От XIII столетия имеются сведения о власти города Любека над близлежащим Любекским заливом. Как явствует из письма норвежского короля Хакона 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.³

В 1266 г. город Висмар получил от императора «в вечное обладание» все, что находилось в заливе и в границах города, как воды, так и сушу. Как замечает Рериг, город Висмар обладал на этой водной поверхности «полной юрисдикцией . . . и всякими другими правами».⁴ Таким образом, в отличие от Любека, Висмар имел не только право господства, но и право собственности на прибрежном море. Мекленбург получил также право собственности на прибрежную водную полосу, хотя несколько позднее.⁵ Как явствует из сохранившихся сведений, ширина водной полосы, принадлежавшей Мекленбургу, была определена весьма своеобразно. По поводу этой водной полосы в 1597 г. пишут, что Мек-

¹ Там же, стр. 68, 70, 75.

² Fenn, *The Origin of the Right of Fishery in Territorial Waters*, стр. 54.

³ A. Fritz Rörig, *Zur Rechtsgeschichte der Territorialgewässer, Reede und Küstengewässer*, Berlin, 1949, стр. 10.

⁴ *Ibidem*, стр. 13.

⁵ *Ibidem*.

ленбург имел на нее право «... на таком расстоянии, на каком возможно с лошадьё 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 лошадьё, пока у нее копыто покрыто водой».¹

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 XIV столетии.² В некоторых случаях города были вынуждены даже заключать договоры с пиратами, чтобы предохранять 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 суда другой стороны.³

На основании имеющихся источников можно заключить, что в XIV 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.⁴ Таким образом, можно сказать, что и на Балтийском море признавалась юрисдикция государств в отношении пиратов, и предположить, что в прибрежных государствах Балтийского моря необходимость бороться 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 (Bauersprachen) 1412 г. (ст. 65) и последующие XV столетия (ст. 52) предусматривают наказание тем, кто оказывает помощь пиратам. По этим законам любого рода помощь пиратам запрещается под страхом смертной казни.⁵

Народам, живущим на побережье Атлантического океана, было также в XIV столетии известно регулирование правового режима прибрежных морей и их подчинение господству прибрежного государства. В XIV столетии Фландрия заключила ряд соглашений с Ганзейским союзом, с испанскими и португальскими

¹ Ibidem.

² См. W. Vogel, Geschichte der deutschen Seeschiffahrt, Bd. I, Berlin, 1915, стр. 271.

³ Liv-Eest-und Kurländisches Urkundenbuch, Bd. III, Reval, 1853, стр. 1188.

⁴ Urkundenbuch, VII, стр. 445, 446, 471; VIII, стр. 458; IX, стр. 770; O. Schmidt, Rechtsgeschichte Liv-Est-und Kurlands, Dorpat, 1894, стр. 186.

⁵ См. F. Bunge, Das Herzogtum Estlands unter den Königen von Dänemark, Gotha, 1877, стр. 326.

купцами, с Генуей и французским королем, согласно которым прибрежное море подчинялось господству Фландрии.¹

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.²

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 XIV 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 Джиано 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.³

Господство Венеции над Адриатическим морем наглядно иллюстрирует тот факт, что в XIV веке императору, намеревавшемуся отправиться 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 вблизи острова. Верховный суд Мадраса в своем решении в деле о судне «Аппакитагу Pillag», капитана которого обвиняли в ловле жемчуга без разрешения в заливе Палька, утверждал, что монополия ловли жемчуга принадлежала ме-

¹ Röring, *op. cit.*, стр. 9.

² Bustamante, *op. cit.*, стр. 12, 13.

³ Дестунис, *цит. соч.*, стр. 102, 103.

стному правителю уже с VI столетия.¹ 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.

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 опережается 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.²

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

В 1487 году знаменитый португальский мореплаватель Варфоломей Диас объехал южную оконечность Африки 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, 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 Центральной Америки, называемые до сих пор, вследствие ошибки Колумба, Вест-Индскими островами. В 1498 г. португальский мореплаватель Васко де Гама проехал мимо мыса Доброй Надежды в Индию и создал возможности регулярного товарообмена с Индией, в результате чего португальцы сосредоточили в

¹ Хиггинс и Колумбос, цит. соч., стр. 109.

² Bustamante, op. cit., стр. 14.

своих руках выгодную торговлю пряностями, принесшую им немалые богатства. В 1519 г. из Испании выехало пять судов под управлением португальца Магеллана для отыскания пути к Молукским островам. 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 невероятными 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 толчок 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 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 поднимающейся буржуазии новое поле деятельности. Остиндский и китайский рынки, колонизация Америки, обмен с колониями, увеличение количества средств обмена и товаров вообще дали неслыханный до тех пор толчок торговле, мореплаванию, промышленности и тем самым вызвали в распадавшемся феодальном обществе быстрое развитие революционного элемента.»¹

Так как заморская торговля давала огромную прибыль, государства наперебой 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 великих морских путей принадлежал португальцам и испанцам; поэтому эти народы сделали первые шаги для подчинения океанов своему господству.

Известная тенденция государств к распространению своего

¹ К. Маркс и Ф. Энгельс, Соч., 2 изд., т. 4, стр. 425.

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.

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

Папа Николай V своей буллой от 6 января 1454 г. предоставил королю Португалии Альфонсу V как открытые уже, так и вновь открываемые в будущем земли вблизи западного берега Африки.¹ Позднее папа Александр VI 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 булла 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 будут найдены, и вперёд будут открыты . . .»⁴

Буллой римского папы Испания и Португалия 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 Алкасовассе договор 1479 г. Этим договором португальцам были

¹ Хиггинс и Колумбос, цит. соч., стр. 39.

² Дестунис, цит. соч., стр. 135; Хрестоматия по истории средних веков, т. III, Москва, 1950, стр. 5, 6, 15.

³ Путешествия Христофора Колумба, Москва, 1950, стр. 245.

⁴ Там же, стр. 246.

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».¹

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.² После открытия Васко де Гамой морского пути в Индию, португальский король запретил под страхом «смертной казни... и конфискации имущества иметь без его позволения сношения и торговлю с Гвинеєю, Индиєю и с другими землями, ему подвластными».³

Наряду с Испанией и Португалией начинают расширять свое господство на океанах другие государства. В XV столетии Англия требовала признания своего господства над Британскими морями, к которым были причислены близлежащие проливы Па-де-Калэ, Ла-Манш, Ирландское и Северное моря и Атлантический океан от Нордкапа до мыса Финистерре.⁴ Эти домогательства основывались на ошибочном доводе, будто бы английские мореплаватели во время экспедиции в Россию под руководством Ю. Уйллугби и Р. Ченслера открыли Шпицберген.⁵

Англия требовала на этих морях в знак признания своего господства салюта своему флагу от иностранных судов и запрещала им всяческие враждебные действия и манифестации. Иностранцам было запрещено ловить рыбу в Британских морях без соот-

¹ 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.

² Хиггинс и Коломбос, цит. соч., стр. 39.

³ Дестунис, цит. соч., стр. 132.

⁴ Л. Опленгейм, Международное право, т. 1, полутом 2, Москва 1949, стр. 155; Holland, Lectures on international law, London, 1933, стр. 137.

⁵ Voigt, op. cit., стр. 9.

ветствующего разрешения.¹ 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.²

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.³

Договором от 27 декабря 1774 г. между Испанией и Францией о таможенном и финансовом контроле (статья 8) власти обоих государств были уполномочены задерживать на расстоянии 2 миль от берега, портов или устьев рек все суда вместимостью ниже 100 бр. рег. 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 году в Версале между Англией и Соединенными Штатами Америки, указывалось, что граница Соединенных Штатов «охватывает все острова, расположенные на расстоянии 20 миль от какого-либо участка их берега».⁴

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.⁵ В связи с урегулированием рыболовства во многих международных договорах предусматриваются районы, в которых запрещено рыболовство подданным другой договаривающейся стороны.

¹ Хиггинс и Коломбос, цит. соч., стр. 42.

² Оппенгейм, цит. соч., т. 1, 2, стр. 155.

³ Bustamante, op. cit., стр. 26.

⁴ Treaties and Conventions Concluded between the United States and other Powers, Washington, 1871, стр. 316.

⁵ Bustamante, op. cit., стр. 26.

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 Нью-фаундленда в заливе Св. Лаврентия ближе трех морских миль от берега и вне названного залива у островов Кейп-Бретона не ближе 10 морских миль.¹

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 Испанией и Марокко от 1 марта 1799 г.²

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, заключенном между Англией и Испанией 23 мая 1667 года, в качестве предела господства установлена дальнобойность пушки. В договоре, заключенном между Францией и Марокко 29 января 1682 г., запрещается всякого рода каперство на расстоянии ближе 8 сухопутных миль от французского берега. В договоре между Францией и Тунисом от 30 августа 1685 г. и между Францией и Алжиром от 24 сентября 1689 г. граница господства над прибрежными морскими водами была определена на расстоянии 10 сухопутных миль.³ Такой же предел был установлен договорами между Испанией и Триполитанией от 10 сентября 1784 г. и от 14 июня 1786 г.

18 декабря 1691 г. Англия, Голландия, Дания и Норвегия заключили между собой договор, в котором границей господства над прибрежными морскими водами был определен предел видимости с берега.⁴

Расстояние видимости с берега является границей и в договоре от 7 апреля 1740 г. между Королевством Обеих Сицилий и Турцией, а так же в договоре от 19 сентября 1761 г. между Англией и Триполитанией о Минорке и Гибралтаре.

¹ D'Hauterive, F. de Cussy, Recueil des traités de commerce et de navigation de la France, v. III, Paris, 1836, стр. 6

² De Cussy, Phases et causes célèbres du droit maritime des nations, Leipzig, 1856, v. I, стр. 94.

³ D'Hauterive, F. De Cussy, op. cit., T. III, стр. 80, 90.

⁴ De Cussy, op. cit., T. I, стр. 92, 93.

Из вышеуказанного следует, что в договорах, заключенных в XVII и XVIII столетиях, отсутствует единство в определении границ 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, 10, 14* относительно доктрины Павла. В дигестах сказано: «*Sane si maris proprium ius ad aliquem pertineat, uti possidetis interdictum ei competit, si prohibeatur 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

¹ Fenn, *Origin of the Theory of Territorial Waters*, AJIL, v. 30, 1926, стр. 466.

² В. Э. Грабарь, *Римское право в истории международно-правовых учений*, стр. 223.

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».¹

Расстояние, на котором острова принадлежат правителю прибрежного государства на основании права собственности, и на которое простирается юрисдикция правителя на прибрежные моря, было определено 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.² 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, дей-

¹ Fenn, *Origin of the Theory of Territorial Waters*, AJIL, vol. 30, 1926, стр. 472.

² См. В. Э. Грабарь, *Вопросы международного права в юридических консультациях Балда*, Петроград, 1917, стр. 30 и сл.

ствовавшей в Венеции и Генуе. Ранее Рим признавал юрисдикцию на море принадлежащей императору. Но на основании обычного права юрисдикция 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 собой *res 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 Бальда также совпадали с взглядами Бартола.

Большинство юристов XV 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 Гиллермо де Перно, однако, признавал пределом господства прибрежного государства расстояние видимости от берега; на его позицию явно оказала влияние практика Скандинавских государств.

Из юристов XVI столетия Жан Бодэн определяет юрисдикцию государства в прибрежных морях расстоянием в 60 миль.³

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 фак-

¹ В. Э. Грабарь, Вопросы международного права в юридических консультациях Балда, стр. 32.

² Там же, стр. 30.

³ I. Bodinus, De Republica, Francofurti, 1641, стр. 267.

тически уже существовали в практике государств и были признаны другими государствами. Постгlossаторы, 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. Постгlossаторы стремились согласовать сложившиеся в новых условиях нормы обычного права и обосновывающие их теоретические позиции с античным правопорядком, старались найти новые нормы права, которые внешне сходились бы с прежними нормами римского права, хотя они весьма часто находились во внутреннем противоречии с последними.¹ Это мы видим также в вопросах правового режима территориальных вод, которые постгlossаторы 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, гlossаторы и постгlossаторы защищали интересы феодалов, 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 иностранным судам не был запрещен. Поэтому гlossаторы и постгlossаторы, в соответствии с интересами владельцев берега, признают право иностранных торговых судов на проход по прибрежному морю.

Коренное изменение в эти, установленные постгlossаторами, позиции внес итальянский юрист Джентилис, стремившийся защитить интересы нарождавшейся 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 1-ой книги под заглавием: «*De marino territorio tuendo*». Здесь он рассматривает случай, когда Голландия заявила Испании протест из-за того, что испанские суда задержали в открытом море голландское судно и заставили его выдать свой груз испанским судам, так как груз этот был похищен у испанских подданных. Джентилис в своем сочинении полностью оправдывает об-

¹ В. Э. Грабарь, Римское право в истории международно-правовых учений, стр. 218, 224.

раз 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 находит 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 «паггоу 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 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».⁴

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 все-

¹ Gentilis, *Hispanicae Advocatorum, Libri duo*, Amsterdami, 1661, т. II, стр. 32. Цитировано по Fenn, см. AJIL 1926, № 30, стр. 477.

² *De iure belli, libri tres*, т. III, Oxonii, 1877, стр. 369.

³ *Johannis Selden, Mare clausum seu de Dominio maris*, London, 1636, стр. 235.

⁴ H. Grotius, *Von der Freiheit des Meeres*, Leipzig, 1919, стр. 45.

общего пользования. Если, однако, малая часть моря может быть занята, то она достанется тому, кто ее присвоил себе».¹

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, отличающийся от правового режима открытого моря.

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.²

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 господство над морем с берега.

Из последующих ученых голландец Бинкерсгук в своем труде «*De dominio maris*» (1703 г.) уточнил данную Гроцием позицию и ограничил господство прибрежного государства на море пределом дальнотойности 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 finire, ubi finietur armorum vis; et enim haec, ut diximus, possessionem tuetur*».³

Этим Бинкерсгук дал принцип для определения ширины территориальных вод, который, как в теории, так и на практике, нашел широкое признание и донныне 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. В качестве надстройки над капиталистическим ба-

¹ *Ibidem*, стр. 47.

² Н. Grotius, *De iure belli ac pacis*, lib. II cap. III § 13. При этом Гроций говорит еще об осуществлении господства при посредстве флота, подчиненного законам страны.

³ Bynkershoek, *De dominio maris*, New-York, 1923, стр. 364.

зисом образуются новые нормы международного права,¹ нормы, признающие свободу пользования морями и реками.

Французская республика декретом от 18 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.² 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 кораблеплавания держав нейтральных».³

По оценке русского ученого Ф. Ф. Мартенса, обнаружением «Декларации о вооруженном нейтралитете» Россия приобрела себе неоспоримое право на самое видное место в истории международных отношений и международного права.⁴

Россия в дальнейшем применяла принципы вооруженного нейтралитета в своем внутреннем законодательстве⁵ 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 коло-

¹ Е. А. Корвин, Революция и международное право, «Французская буржуазная революция 1789—1794», Москва, 1941, стр. 538—548.

² G. Bergbohm, Die bewaffnete Neutralität 1780—1783, Berlin, 1884.

³ Ф. Мартенс, Собрание трактатов и конвенций, т. II, стр. 118. 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.

⁴ Там же, 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.

⁵ Принципы вооруженного нейтралитета нашли выражение в изданных Россией в 1787 г. «Правилах для партикулярных корсаров.»

ниальные 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 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 Трафальгаре², в которой Англия одержала победу над Францией и обеспечила себе полную гегемонию на океанах. Так, Тафель отмечает, что в битве при Трафальгаре Англия выиграла «господство на море», но проиграла «суверенитет на море».

Государства, уступившие Англии 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.

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. Хиггинс и Коломбос, цит. соч., стр. 46.

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 дальностью пушки. Распространению этого принципа содействовали теоретики в своих работах под влиянием Бинкёрсгука.

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 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 нашла выражение экспансионистская политика новой великой державы, возникшей в конце XVIII столетия.

Государственный секретарь Джефферсон в ноте, направленной им. французскому и английскому 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».¹

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

¹ J. V. Moore, *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 очевидною целью навязать им и в настоящее время 3-мильную ширину территориальных вод. См. Н. С. К. Kent, *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 Swedish Territorial Waters*, AJIL, 1956, № 1, стр. 120—122.

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

Законом 1805 года британским таможенным властям разрешается 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 борьба 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 декабря 1807 года, 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 шириною 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 с судном «Франкония» в 1876 г., что английские суды некомпетентны 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 Карнсон Пойнт.¹ Колониальным актом 1811 г. была запрещена ловля 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, ши-

¹ P. C. Jessup, *The Law of Territorial Waters and Maritime Jurisdiction*, New York, 1927, стр. 11, 12, 13.

рина 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 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.³ 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.⁴

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.

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 1888 г. 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 Фарёрских островов; также в известном Гай-Понсфотском договоре между Соединенными Штатами Америки и Англией 1901 г. Из коллективных договоров можно назвать конвенцию 1882 г. о рыболовстве на Северном море; Константинопольскую конвенцию 1888 г. о режиме Суэцкого канала.

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

³ *Bustamante*, op. cit., стр. 20.

⁴ Хиггинс и Коломбос, цит. соч., стр. 74.

Ширина территориальных вод была установлена договором между Мексикой и Китаем от 14 декабря 1889 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 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 района 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.

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.²

§ 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 государственной 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 некото-

¹ Bustamante, op. cit., стр. 29.

² M. P. Tandon, International Law, Allahabad, 1955, стр. 207; Jean L'Huillier, *Éléments de droit international public*, Paris, 1950, стр. 253.

рые ограниченные права, то это не обеспечивает интересов прибрежного государства. Признавая территориальные воды частью открытого моря, мы приходим 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 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 внутренние 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 характера власти прибрежного государства в территориальных водах их можно подразделить на две основные группы: 1) теории, отрицающие суверенитет прибрежного государства и 2) теории, признающие суверенитет прибрежного государства в территориальных водах.

Исходя из того, каковы 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.

1. 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 Аман,¹ выдвинувший так называемую «теорию общего права полиции». Стремясь обосновать свои взгляды действующим правом Франции, Аман утверждает, что государству в территориальных водах не принадлежат суверенные права, но лишь так называемые полицейские права для защиты общественного порядка. По теории Амана, к полицейским правам относятся: защита безопасности, обеспечение спокойствия и установление санитарных правил. Аман утверждает, что территориальные воды как часть территории государства не существуют: они определяются лишь для того, чтобы обозначить зоны открытого 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 Аман, 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.

Аман 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.

Аман выводит свой взгляд на правовой характер территориальных вод из практики, именно из факта рождения ребенка на

¹ A m a n, Le status de la mer territoriale, Paris 1938.

судне, проходящем по территориальным водам.¹ 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 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, стоящем на якоре в открытом море, считается все же 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 Амана отсутствует единое понятие территориальных вод. По его взглядам, побережье государства окаймляется лишь целым 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 устано-

¹ Аман 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.

вить 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 необосновано, 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 например, Фошиль¹, Гатчек², Волгаст³, Лефюр⁴, Дево⁵, Селль⁶, Вишер⁷, Руссо⁸, Люйе⁹.

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, необходимой 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

¹ P. Fauchille, *Traité de droit International public*, T. I, deuxième partie, Paris, 1925, стр. 147.

² J. Hatschek, *Völkerrecht als System rechtlich bedeutsamer Staat-akte*, Leipzig, 1923, стр. 190.

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

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

⁵ Devaux, *Traité élémentaire de droit international public*, Paris, 1935, стр. 298.

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

⁷ Charles de Vischer, *Théories et réalités en droit international public*, Paris, 1953, стр. 258.

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

⁹ L'Huillier, *op. cit.*, стр. 253.

общественной безопасности, но не составляют части французской или колониальной территории».¹

Французский автор Ле Фюр утверждает, что «государство имеет в территориальном море лишь простое право надзора и контроля».²

По мнению французского автора Люйе, 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 функции³ 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».⁴ 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, обладающей обязательной юрисдикцией над всеми государствами.⁵

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 суверенитета государства и сторонники создания всемирного правительства стремятся показать, будто суверенитет государств является причиной всякого рода конфликтов и анархии в международных отношениях.

Однако мы можем с уверенностью утверждать, что обеспечить международный мир можно не отрицанием суверенитета, а именно его последовательным уважением. Отрицание суверенитета служит интересам агрессивной политики англо-американ-

¹ Rousseau, *op. cit.*, стр. 433, 435.

² Le Fur, *op. cit.*, стр. 423.

³ Scelle, *op. cit.*, стр. 423.

⁴ Там же.

⁵ Док. А/CN. 4/5 R, 166, стр. 14.

ских империалистов, добивающихся мирового господства, и преследует эту цель. Такую же цель преследуют и теории, отрицающие суверенитет прибрежного государства над территориальными водами.

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, Мюллер 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 ограничений. Но так как господство прибрежного государства в территориальных водах ограничено 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

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

в его территориальных водах, с сохранением в то же время за иностранными судами права плавания в этих водах».¹

Хиггинс признает за прибрежным государством в территориальных водах лишь «некоторые твердо определенные права контроля».² Он не признает права запрещать проход военных кораблей, ввиду чего предоставленные им прибрежным государствам 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 Хайд 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».³ 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».

Хайд признает при этом примат международного права при установлении пределов территории государства. Он утверждает: «Пределы сухопутного, водного и воздушного пространств, принадлежащих государству и составляющих его владения, определяются нормами международного права».⁴

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) Теории сервитутов.

Следующей теорией, отрицающей суверенитет прибрежного государства над территориальными водами, является теория сер-

¹ Там же, стр. 67. См. также Edgardo Manotas Vilches, *Le nouveau droit des Gens*, Paris, 1948, стр. 75.

² Хиггинс и Коломбос, цит. соч., стр. 89.

³ См. Ч. Ч. Хайд, *Международное право*, т. 2, Москва, 1951, стр. 252

⁴ Там же, стр. 166.

витутов, создателем которой был французский автор Лапрадель в XIX столетии.¹ 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 последователями. 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 тоекратную 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 потонувшего 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

¹ A. G. Lapradelle, *Le droits de l'Etat sur la mer*, «Revue générale de droit international public», T. Y. Paris, 1898, стр. 264—284; 309—347; Lapradelle, *Mer territoriale*, «Les Principes généraux du droit international», Paris, 1930.

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 (Суэцским, Кильским, Панамским каналами, проливами и проч.), как международные сервитуты.¹ 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.

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 НАИБОЛЕЕ ПРАВИЛЬНЫМ ПРИНЦИПОМ.

Самым правильным принципом, отвечающим потребностям обеспечения безопасности и экономических интересов, является признание суверенитета прибрежных государств в территориаль-

¹ Оппенгейм, цит. соч., т. 1, 2, стр. 109—116. Вопрос о возможности пользоваться термином «сервитуты» в международном праве является спорным.

ных водах и включение этих вод в состав государственной территории прибрежного государства.¹

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 на сухопутной территории прибрежного государства.

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 мешает им провести свою теорию в жизнь.

Нельзя согласиться с утверждением некоторых французских авторов, будто французское законодательство и практика не признают суверенитета Франции над территориальными водами.²

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 ее 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.³

¹ Международное право, 1947, стр. 253; Международное право, 1951, стр. 301; Кейлин, цит. соч., стр. 61; Николаев, цит. соч., стр. 14; Черпахина, цит. соч., стр. 4; Кожевников, Советское государство и международное право, стр. 214; Ludwik Ehrlich, Prawo narodów, Krakau, 1948, стр. 446.

² См. Rousseau, op. cit., стр. 435.

³ Ibidem.

Комиссия международного права ООН в принятых на восьмой сессии статьях (ст. 1) признает, что «суверенитет государств распространяется на морской пояс, примыкающий 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.¹

Выработанная на Женевской конференции конвенция о территориальных водах и прилежащих зонах признает суверенитет прибрежных государств в территориальных водах. В конвенции сказано: «Суверенитет государства распространяется кроме своей сухопутной территории и внутренних вод на морской пояс, примыкающий к его берегам и называемый территориальным морем».

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.²

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. 11 юристов, к числу которых принадлежали американцы Хайд, Хадсон, Кельзен, Бингхэм, Бишоп, Мэстерсон, Паунд, Ризенфельд, англичанин Коломбос, француз Жидель и испанец Роман, в общем меморандуме отмечают: «Следует сказать, что обычаи, традиции и практика стран с 1845 года подтверждают 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».³

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

¹ Report of the International Law Commission covering the Work of its Eighth Session, стр. 37.

² См. Оппенгейм, цит. соч., т. 1, 2, стр. 62, 63; Хайд, цит. соч., 2, стр. 181. С. Fenwick, International Law, New York, 1934, стр. 279; g. Cidel, Le droit international public de la mer, v. III, Paris, 1934 стр. 154; K. R. Sastry, Studies in International Law, Calcutta, 1952, стр. 144.

³ См. Николаев, цит. соч., стр. 19.

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. Признание такого примата 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 государства в территориальных водах с ограничениями, налагаемыми международным правом на суверенитет государств в территориальных водах.¹

Буржуазные авторы, признающие суверенитет в территориальных водах, обеспечивают прибрежному государству слишком ограниченные права в этих водах. Так, Оппенгейм² признает за прибрежным государством следующие права: 1) право эксплуатации морских богатств, 2) право каботажного, 3) право таможенного контроля, 4) право морских церемониалов. Как видно, Оппенгейм 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 права прибрежного государства без точного определения.³

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 отвечает необходимости обеспечения безопасности государства.

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 суверенитет государства вместе с вытекающими из него последствиями.

Буржуазные государства, как мы видели, в своей практике

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

² Оппенгейм, цит. соч., 1, 2, стр. 65, 66; см. также Lawrence, op. cit., стр. 138, 139.

³ Fenwick, op. cit., стр. 279.

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».¹ Трудящиеся пользуются 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

¹ Конституция Союза Советских Социалистических Республик, ст. 3.

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 также 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 использованием водами.

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

Буржуазные ученые, старающиеся 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 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.¹ В истории неизвестны случаи, когда территориальные воды были бы отчуждены без отчуждения берега, хотя некоторые ученые, как Бинкерсгук, держались этой позиции.

Ввиду того, что территориальные воды являются по отношению к берегу принадлежностью, правовой режим берега распространяется и на территориальные воды. Например, нейтралитет государств 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 части 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 известные части территории, получают в аренду и прибрежные территориальные воды на таком

¹ См. Ладыженский, цит. соч., стр. 46.

расстоянии, на каком они ранее образовали часть государственной территории.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 устройства 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 территориальных 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, отменяющие 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

¹ 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. Нота Советского правительства Норвегии от 15 октября 1951 г., «Правда» от 16 октября 1951 г.

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, советские территориальные воды, по своему правовому характеру и действующей над ними власти совершенно отличные от территориальных вод капиталистических государств.

§ 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 государств в территориальных водах, стараются ограничить до минимума и права 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 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

¹ См. Amap, *op. cit.*, стр. 129; Le Fur, *op. cit.*, стр. 423; Marcel Sibert, *Traité de droit international public*, v. I, Paris, 1951, стр. 955.

² См. Оппенгейм, *цит. соч.*, т. 1, 2, стр. 65, 66.

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

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.

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 таком виде статьи слишком ограничивают 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 спасание 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 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.

1. 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 безопасного мореплавания.

Проход иностранных торговых судов может угрожать безопасности прибрежного государства и его экономическим интересам. Поэтому право прохода через территориальные воды нельзя рассматривать как абсолютное право, не подлежащее никакому ограничению, на какой-либо 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 происходить 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 «*navigationem in eam 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.¹ Лишь отдельные авторы, рассматривавшие территориальные воды как собственность, предлагают запрещать иностранным судам проход через них.² 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 дорево-

¹ I. Surland, Grundzüge des Europäischen Seerechts, Hannover, 1750.

² D. A. Azuni, Systeme universel de principes du droit maritime de l'Europe, Paris, 1789, стр. 91.

люционные 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».¹

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

Статьей 2-й конвенции о режиме судоходных путей международного значения, заключенной в Барселоне в 1921 г., договорившиеся государства «разрешают транзит через свои территориальные воды соответственно условиям и ограничениям, установленным обычаями».²

В мирных договорах с Италией и Финляндией 1947 г. гражданам Объединенных наций предоставляется национальный режим или режим наибольшего благоприятствования во всех вопросах, касающихся торговли и мореплавания, до заключения торговых договоров, в течение 18 месяцев со дня вступления в силу мирных договоров.

В статьях, принятых в Гааге в 1930 г., как и в конвенции, выработанной на Женевской конференции 1958 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».³

Право мирного прохода торговых судов по территориальным водам признается внутренним законодательством всех буржуазных государств.⁴ 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 торговых судов через территориальные воды. В ст. 2-ой «Инструкции для плавания судов в береговых водах в

¹ Ф. Мартенс, Современное международное право, т. 1, СПб., 1904, стр. 392.

² Из международных договоров, признающих мирный проход торговых судов через территориальные воды, можно назвать прежде всего ст. 387-ю 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 Нейнского мирного договора с Болгарией и Севрским мирным договором с Турцией относительно территориальных вод этих государств.

³ Ст. 4 проекта в Гааге 1930 г. и ст. 14 п. 1 Женевской конвенции.

⁴ Оппенгейм, цит. соч., т. 1, 2, стр. 66; Хайд, цит. соч., т. 2 стр. 252; Хиггинс и Коломбос, цит. соч., стр. 90 и сл.

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 . . .»¹

Право мирного прохода торговых судов через территориальные воды Советского Союза вытекает и из других актов, регулирующих правовой режим территориальных вод Советского Союза, как: «Положение об охране государственных границ Союза ССР» 1927 г.², постановление СМ СССР «О регулировании рыболовства и охране рыбных запасов» от 10 августа 1954 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»³ 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 16 февраля 1934 г. (ст. 6), а также ряд других договоров о торговле и мореплавании.⁴ 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 законодательстве 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».⁵

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. ска-

¹ Приказ РВС СССР от 5 июля 1924 г. № 897; заменен правилами для входа судов в районы с ограничением свободного пути следования от 1936 г.

² СЗ СССР, 1927, отд. 1, ст. 625.

³ Приказ Главного Таможенного Управления от 9 июля 1938 г., № 20.

⁴ Временная торговая конвенция с Бельгийско-Люксембургским Экономическим Союзом от 5 сентября 1935 г.; Торговый договор с Финляндией от 1 декабря 1947 г., Соглашение с Великобританией о рыболовстве от 25 мая 1956 г. и др.

⁵ Конституция и основные законодательные акты Народной Республики Болгарии, стр. 149.

зано: «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...»¹

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 буржуазных авторов выводит право мирного прохода торговых судов из сервитута, лежащего на прибрежном государстве. Этой позиции придерживаются Джессуп, Холл² и др. Джессуп утверждает: «Право мирного прохода, подлежащее урегулированию в целях обороны во время войны, должно быть допущено и называется как правило сервитутом».³

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.⁴ Можно признать, что гаагские 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

¹ А. С. Короленко, Торговые договоры и соглашения СССР с иностранными государствами, Москва, 1953, стр. 262.

² Hall, International law, 1917, стр. 166.

³ Jessup, op. cit. стр. 119.

⁴ См. Оппенгейм, цит. соч., т. 1, 2, стр. 67.

им правил пользования территориальными водами, а также право привлечения 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 прохода¹ 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 статье Гаагской 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 загрязнений 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, нарушающего безопасность, общественный порядок или фискальные интересы этого государства».⁴

В Женевской конвенции 1958 г. (ст. 17) говорится только об обязанностях иностранных судов соблюдать при проходе законы и правила, изданные прибрежным государством на основе указанных статей и норм международного права, в особенности норм и правил, регулирующих транспорт и навигацию.

Такая формулировка статей слишком ограничивает право прибрежных государств при регулировании прохода иностранных судов.

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.⁵

¹ См. Jessup, *op. cit.* стр. 120.

² Bustamante, *op. cit.*, стр. 174.

³ Société des Nations, Actes de la conférence pour la codification du droit international, v. I. стр. 167.

⁴ Там же, см. также ст. 14, п. 4 Женевской конвенции 1958 г.

⁵ Устав ООН, ст. 2, ж. 1.

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».¹ Статьи говорят лишь о рыболовстве и бое морского зверя, чем они слишком сильно ограничивают права прибрежного государства.

Нельзя согласиться с позицией немецкого автора Нимейера,² утверждающего, что право прохода принадлежит 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.

Часть буржуазных авторов считает проходом 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».³ Напротив, немецкий автор Шюккинг считает проходом всякий проход судов через

¹ Ст. 6 Гаагской конференции 1930 г.

² T. Niemeyer, Allgemeines Völkerrecht des Küstenmeeres, 1926, стр. 11.

³ Jessup, op. cit., стр. 123.

территориальные воды, независимо от того, куда они направляются и откуда они приходят.¹

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 портах² в том случае, когда суда проходят по территориальным водам для того, чтобы заходить во внутренние воды или в порты, пребывают на якоре в территориальных водах, или же, приходя из внутренних вод, проходят через территориальные воды для того, чтобы выйти в открытое море.

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.³

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 1867 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 1878 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 1878 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 английской практике не выработался особый правовой режим в отношении проходящих

¹ H. Schücking, *Das Küstenmeer im internationalen Recht*, 1897.

² Fauchille, *Traité de droit international public*, T. 1, 2, стр. 1099.

³ Jessup, *op. cit.*, стр. 124.

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».

Такое понятие прохода слишком широко. Как общепризнанный принцип, право мирного прохода не действует в отношении внутренних вод. Государства обыкновенно открывают лишь отдельные порты для международного судоходства.

Такое широкое понимание права прохода находится в противоречии и с интересами безопасности прибрежного государства, ибо государство, признавая мирный проход торговых судов, должно также разрешить заход во все свои внутренние воды. Особенно опасным для прибрежного государства является такое расширение понятия прохода в том случае, когда это право признается также за военными кораблями, как это делают буржуазные авторы, считающие территориальные воды частью открытого моря.

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 проходящие через территориальные воды при выходе из внутренних вод. В интересах безопасности прибрежного государства необходимо, чтобы заход иностранных торговых судов во внутренние 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.

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 морских водах.¹

В заключенных Советским Союзом договорах о торговле и мореплавании мы находим правила, 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 аварий 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 обстоятельствах судам наиболее благоприятствуемого государства и их грузам».⁴

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 пользова-

¹ Из договоров можно назвать прежде всего заключенное 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 обеспечивают обе договаривающиеся стороны рыболовным судам другой стороны по заключенному в 1923 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.

⁴ «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.

нии 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, рыболовные 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 аммуниции 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 суверенными правами 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 сухоходных путях всяких заграждений, препятствующих судоходству,¹ а также отсутствие необходимых морских

¹ См. В г ü e l, Die Brücke über den kleinen Belt und das Völkerrecht, «Nordisk Tidsskrift for international Ret», 1935, № 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 международными договорами обязалась гарантировать свободу судоходства через названные проливы.

знаков, неосвещение маяков и буйев, плохую организацию и отсутствие лоцманской проводки и т. д.

В Женевской конвенции 1958 г. (ст. 15) 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 на общепризнанных судоходных путях, вследствие чего проходящие суда ставятся в опасное положение.

С признанием права прохода торговых судов через территориальные воды суверенитет прибрежного государства является ограниченным 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 несчастья.

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 и на военные корабли.¹ Известный американский автор Хайд утверждает, что в нормальных условиях военные корабли «пользуются правом прохода через территориальные воды».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

¹ См. Rousseau, *op. cit.*, стр. 444; Selle, *op. cit.*, стр. 414; Tandon, *op. cit.*, стр. 208; L'Huillier, *op. cit.* стр. 254.

² Х а й д, *цит. соч.*, т. 2, стр. 253.

³ «Yearbook of the International Law Commission 1956», vol. I стр. 212.

военные корабли могут проходить через территориальные воды других государств наравне с торговыми судами.¹

Признания права прохода военных кораблей не требуют экономические 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 государство признать проход иностранных военных кораблей. Это право предоставляется некоторыми капиталистическими государствами (Англия, США) на основе вежливости и может быть отменено во всякое время.

Принятые Комиссией международного права на восьмой сессии статьи (ст. 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. делегации 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

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.³

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 уве-

¹ Ibidem.

² См. Док. А/Conf. 13/L. 37, L. 43, L. 51.

³ См. Док. А/Conf. 13/C. 1/SR. 42, стр. 2, 4.

домления. 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 территориальные 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».

Таким образом, принятая конвенция не запрещает государствам требовать от иностранных военных кораблей для прохода через их территориальные воды предварительного разрешения. Это явствует и из статьи 17 конвенции, касающейся всех иностранных судов, в том числе и военных, в которой указывается, что иностранные суда, осуществляя право прохода, должны соблюдать законы и правила, издаваемые прибрежным государством в соответствии с настоящей конвенцией и другими правилами международного права.

Относительно военных кораблей в понятие 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 получения предварительного разрешения. Его требует, например, Турция в своем регламенте 1925 г. В статье 1-ой названного регламента говорится: «Никакой иностранный военный корабль, вспомогательный транспорт, государственное судно, авианосец... не может посетить турецких портов и территориальных вод, не получив дипломатическим путем разрешения Правительства 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

¹ Николаев, цит. соч., стр. 48.

канала, Атлантического океана, Средиземного моря и побережья Северной Африки.¹

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.

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 § 1 предписание, согласно которому ограничения не относятся к военным кораблям в связи с «совместными 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 предоставление 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 1950 году были также введены в действие

¹ United Nations, Laws and Regulations on the Regime of the High Seas, v. I, New York, 1951, стр. 73.

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 территориальных 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 исполнили установленных прибрежным государством предписаний и не подчинились 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 крейсера при проходе через территориальные воды не выполнили отданного им с берега распоряжения.²

Иностраным военным кораблям запрещается совершать в территориальных водах такие действия, которые непосредственно угрожают прибрежному государству, как-то: маневры, упражнения в стрельбе, 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.³

Государства, имея право регулировать проход иностранных военных кораблей через свои территориальные воды, могут опре-

¹ «Службная газета» Федеральной Народной Республики Югославии от 15 апреля 1950 г.

² Rousseau, op. cit., стр. 429.

³ См. правила Норвегии: «Вестник Норвежского законодательства», Осло, 1951, № 5.

делять также 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.¹ Несмотря на протесты воюющих государств, Голландия сохраняла такое положение 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.»²

В изданной в 1926 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».³

В изданных 28 марта 1931 г. «Временных правилах для иностранных военных кораблей, посещающих воды СССР»⁴ требуется для захода иностранных военных кораблей в порты Советского Союза предварительное разрешение, полученное дипломатическим путем. В статье 7-ой «Временных правил» сказано,

¹ См. Eysinga, Das Niederland und das Neutralitätsrecht während des Weltkrieges, «Zeitschrift für das Völkerrecht», Bd. 16.

² Приказ РВС СССР от 15 июля 1924 г., № 397.

³ «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.

⁴ Объявлено циркуляром Гидрографического Управления от 28 марта 1931 г., за № 114.

что военный корабль, заходящий в порт Советского Союза на основании полученного дипломатическим 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. 10) 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 1935 г.: «Советское Правительство вместе с тем считает необходимым заявить решительный протест против действий японского миноносца «Тациказе», зашедшего без разрешения в советские территориальные воды».¹

Военные корабли иностранного государства 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 внутренние морские воды и их остановку там без предварительного разрешения.³

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».⁴

¹ «Внешняя политика СССР, Сборник документов», т. III, № 205.

² Ст. 21 Временных правил.

³ Ст. 6 Временных правил.

⁴ Конституция и основные законодательные акты, стр. 149; Албанский декрет 1952 г., ст. 8; Румынский декрет 1956 г., ст. 8.

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 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 непрерывно увеличивают свое морское вооружение, ассигнуя 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 приготовления к новой мировой войне, усиления 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 прохода 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 обеспечении безопасности государства.²

В условиях советского государства, ³/₅ границ которого составляют морские границы, крайне важна оборона морских границ и вместе с тем установление такого правового режима терри-

¹ См. Кожевников, Учебное пособие по международному публичному праву, стр. 24, 25.

² См. Pufendorf, op. cit., стр. 574.

ториальных вод, который способствовал бы обеспечению безопасности нашей советской Родины. Империалистические хищники не раз пользовались морской границей для нападения на Советское государство. Интервенты высаживались во Владивостоке, на берегах Черного моря, на Дальнем Востоке; они совершили нападение на Кронштадт. Припомним также нападения 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 обеспечения 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.¹

Буржуазные авторы в своих трудах не подчеркивают обеспечения безопасности прибрежного государства при помощи правового режима 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 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».²

В статьях Комиссии международного права (ст. 17) 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 вправе защищать на основе настоящих правил и остальных норм международного права».

В Женевской конвенции 1958 г. говорится о правах государств на защиту своей безопасности в связи с мирным проходом иностранных судов. В конвенции (ст. 16) сказано, что прибрежное

¹ Кейлин, цит. соч., стр. 62, 63. См. также Международное право, 1947, стр. 256; Международное право, 1951, стр. 303.

² Actes de la conférence pour la codification du droit international, vol. I, стр. 167.

государство может принимать в территориальных водах все меры, необходимые для запрещения прохода, если последний не является «мирным».

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

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 государства¹ 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 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 Шербурга, Бреста, Тулона и Бизерты.

Декретом от 29 сентября и 1 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 стоять на якорь без предварительного извещения.²

Заход иностранных судов во французские территориальные воды и их пребывание в этих водах в военное время регулируются правилами от 1 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

¹ Зоны безопасности имеются в 14 государствах. См. Николаев, цит. соч., стр. 302.

² См. United Nations, Laws and Regulations on the Regime of the High Seas, vol. I, стр. 73; Gidel, op. cit., T. III, стр. 460;

зоны против военных портов Шербур, 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, омывающих берега Греции, на расстоянии в 10 морских миль от берега, всякий раз, когда такое запрещение окажется необходимым в интересах национальной обороны.¹

В Италии законом от 18 июня 1912 г. была предусмотрена зона безопасности шириной в 10 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 10 морских миль».² Зона безопасности в 10 морских миль установлена также в Югославии.

В начале Второй мировой войны американские государства Панамской декларацией от 3 октября 1939 г. установили вокруг Американского материка зону безопасности шириною 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 12 морских миль. Чили имеет зону безопасности шириной в 100 километров.

Англия в 1816 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 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».³ 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.

¹ См. Laws and Regulations on the Regime of the High Seas, vol. I, стр. 78.

² «Gazetta Ufficiale», 22 июня 1912 г.

³ Приказ РВС СССР от 5 июля 1924 г., № 897.

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. 1).¹

О запретных для судоходства зонах сообщается в официальном журнале «Извещение мореплавателям» или дипломатическим путем иностранным государствам.²

Капитаны торговых судов, нарушающие названные инструкции, могут быть привлечены к ответственности советскими властями, причем все вытекающие из захода последствия ложатся на капитана судна. В утвержденном в 1927 г. постановлением ЦИК и СНК СССР «Положении об охране государственных границ Союза ССР» прямо сказано, что «невоенные суда, нарушившие советское законодательство и правила пребывания в 12-мильных водах СССР, подлежат задержанию, а их капитаны и другие виновные лица привлекаются к ответственности в административном или уголовном порядке», считаясь, конечно, с обстоятельствами, при которых произошло нарушение установленных правил, и с целями этого нарушения. 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.³

В то же время имеют место также случаи прохода военных

¹ «Извещение мореплавателям», 1936 г., № 103.

² См. «Инструкция» ст. 2, примечание «б» и ст. 10.

³ См. Нота СССР Норвежскому правительству от 15 октября 1951 г., «Правда» 16 октября 1951 г.; нота СССР Турецкому правительству от 3 ноября 1951 г., «Правда» 6 ноября 1951; ноты СССР правительствам Египта, Сирии, Ливана, Ирана, Саудовской Аравии, Йемена и Израиля, «Правда» 23 ноября 1951; нота СССР Датскому правительству, «Правда» 2 октября 1952 г.; Меморандум Датскому правительству, «Правда» 29 января 1953 г.

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.¹

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.

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.² воспрещается иностранным судам как торговым, так и военным во время их пребывания во внутренних морских водах и в территориальных водах Советского Союза пользоваться судовыми радиостановками на расстоянии 10 морских миль от берега. Пользование радиостановками 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.

¹ 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 14 декабря 1954 г.

² СЗ СССР, 1928, отд. 1, ст. 431.

В Японии соответствующая запретная зона установлена в 12 морских миль от берега.¹

В интересах защиты своей безопасности прибрежное государство может требовать от всех судов, приближающихся к его территориальным водам или проходящих 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.²

В Советском Союзе на основании постановления 1927 г. все иностранные суда, плаваая в территориальных водах СССР, должны носить знаки своей национальности: днем — национальный флаг, ночью — соответствующие сигнальные огни. При входе в территориальные воды СССР каждое иностранное судно обязано поднять свой призывной сигнал, чтобы прибрежные власти могли передать ему сигналы при его движении в водах Советского Союза. В случае нарушения этих правил капитаны судов и другие виновные лица могут быть привлечены к ответственности как в судебном, так и в административном порядке.

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.

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

¹ Международное право, 1947, стр. 200.

² 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.

постановлении ЦИК и СНК от 15 июня 1927 г. «Об охране государственных границ Союза ССР»,¹ где в статье 23-й говорится: «На всем протяжении государственных водных границ Союза ССР, а также морской полосы (п. «В» стр. 9) открытых морей, омывающих побережье Союза ССР, все невоенные суда, без различия флага, подлежат надзору со стороны пограничной охраны . . .»

На обязанности пограничной охраны лежит: ²

- а) обеспечение ненарушимости границ и борьба с нарушителями их, в частности, политическая охрана границ;
- б) поддержание революционного порядка;
- в) защита пограничного населения от вооруженных нападений;
- г) охрана водных богатств от расхищения в пределах территориальных вод;
- д) наблюдение за правильным пользованием водами пограничных рек, озер и искусственных водных путей.

В примечании к статье 6-ой указывается: «Под политической охраной границ подразумевается борьба пограничной охраны со всякими попытками незаконного водворения в пределы Союза ССР литературы, оружия и т. п., либо перехода границы с целью учинения контрреволюционных преступлений».

Как усматривается из перечисленных обязанностей, они касаются непосредственно охраны безопасности Советского Союза.

Согласно указанному постановлению, 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).

Постановление в приложении к статье 25-ой предусматривает также соответствующие сигналы для остановки судов. В нем говорится: . . . «сигналы об остановке даются судами пограничной охраны . . . днем — поднятием на мачте 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».

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, регули-

¹ СЗ СССР, 1927, отд. I, ст. 625.

² См. ст. 6 положения.

рующих 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.

В смысле безопасности Советского Союза надо отметить последний абзац вышеупомянутой 28-ой статьи, говорящий о случае, когда на судне будут обнаружены лица, желающие проникнуть в Советский Союз без соответствующего разрешения. Согласно правилам упомянутого постановления этим лицам не дозволяется высадка и их оставляют на борту под ответственностью капитана.

По-видимому, здесь дело касается таких случаев, когда лицо тайно, без соответствующего разрешения, стремившееся въехать в Советский Союз, не имело каких-либо диверсионных намерений, но его целью было водвориться на жительство в СССР.

Эти правила не могут быть применены в таких случаях, когда лицо, тайно старавшееся попасть в Советский Союз, преследовало цели диверсии, или цели иных контрреволюционных преступлений, или, наконец, цели шпионажа. Естественно, что в таком случае виновных лиц следует привлекать к ответственности перед советским судом на основании советских законов за попытки совершить соответствующее преступление.

В этой части постановление 1927 года нуждается 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. 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 действия, могущие угрожать его безопасности, как картографирование, фотографирование, измерения 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, прилегающих к Союзу ССР, в пределах 12-мильной морской полосы... осуществляются исключительно судами, плавающим под флагом Союза ССР. Иностранные ко-

рабли 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, причиняющих 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 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.³

Последующие законы 1751, 1763, 1764 и 1799 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 1784 году опубликование нового закона, который расширяет таможенную зону до 12 морских миль.

Изданный в Англии в 1802 году новый закон расширяет таможенную зону до 24 морских миль. Законом 1805 года разрешается осуществлять таможенный надзор даже на расстоянии до 300 морских миль от берега, в отношении тех неанглийских судов, 1) половину экипажа которых представляют англичане и 2) на борту которых запрещенные товары превышают определенное количество. Два последних акта, устанавливающие особенно ши-

¹ Циркуляр Гидрографического Управления от 16 марта 1932 г. № 85.

² Jessup, *op. cit.*, стр. 77.

³ Хиггинс и Коломбос, *цит. соч.*, стр. 93—96.

рокую таможенную зону, были направлены против французской революции.

По мнению Мастерсона,¹ таможенная зона шириной в 300 морских миль существовала до 1876 года. Правда, в целях унификации таможенных законов в 1825 г. были изданы новые правила, вступившие в действие с января 1826 года. Согласно этим правилам была запрещена выгрузка товаров в прилегающей к побережью Англии морской полосе шириной в 12 морских миль без разрешения таможенных властей. В тех же границах осуществляется таможенный надзор. Однако на основании закона 1825 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 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 1853 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).²

По закону, вышеуказанные суда, в случае обнаружения на них запрещенных товаров, подлежали конфискации.

Изданный в 1876 г. закон о консолидации таможенных законов («*Customs 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 та-

¹ См. *Masterson, Jurisdiction in Marginal Seas*, London, 1929, стр. 3. и сл.

² В отношении иностранных судов уже раньше контроль осуществлялся в более узкой таможенной зоне. По поводу французского судна «*Le Petit Jules*», задержанного в 1850 г. на расстоянии приблизительно 23 миль от берега, королевский главный адвокат Додсен утверждал, что «с точки зрения права народов захват не оправдан...»

моженного 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 1799 г. был издан особый Hovering Act, согласно которому власти Соединенных Штатов имели право посещать и обыскивать суда на расстоянии 12 миль от берега, но лишь такие суда, которые направлялись в какой-либо порт или в какое-либо место в Соединенных Штатах Америки.¹ 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 1919 г. 18-ой поправки к конституции, в Соединенных Штатах Америки была запрещена торговля алкогольными 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.

21 сентября 1922 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 (= 12 географических миль, А. У.) от берега, просматривать списки товаров, осматривать и обыскивать судна и перевозочные средства всех лиц, все тюки товаров на борту судна и для этого останавливать и опрашивать такие

¹ См. Jessup, *op. cit.*, стр. 80.

² См. Fenwick, *op. cit.*, стр. 281.

суда и перевозочные средства даже в пути и применять к ним всю необходимую силу, чтобы принудить их к повиновению»¹.

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 12 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 судна алкогольные напитки даже в запечатанном виде не должны были находиться.²

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 1923 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».³

В результате протестов Соединенные Штаты Америки в июне 1923 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».⁴

Одновременно правительство Соединенных Штатов Америки вступило в переговоры с другими государствами для урегулирования этого вопроса.

23 января 1924 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 Америки в полосе, ширина которой от берега равна расстоянию пути, проходимого контролируемым судном в течение одного часа. В виде компенсации Соеди-

¹ Хиггинс и Коломбос, цит. соч., стр. 97; Jessup, *op. cit.*, стр. 212, 213. Относительно протестов см. там же, стр. 224.

² См. Решение Верховного суда США по делу *Anchor Line v. Aldridge*, Jessup, *op. cit.*, стр. 215, 216.

³ Хиггинс и Коломбос, цит. соч., стр. 99.

⁴ Jessup, *op. cit.* стр. 220.

ненные 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 намеченные для вывоза в порты других государств.¹

Соединенные Штаты Америки заключили на основании тех же принципов соглашения с рядом государств, а именно: с Германией 19 марта 1924 г., с Японией 22 марта 1924 г., с Панамой 6 июня 1924 г., с Голландией 21 августа 1924 г., с Кубой 4 марта 1926 г., со Швецией 22 мая 1924 г., с Норвегией 24 мая 1924 г., с Данией 29 мая 1924 г., с Францией 30 июня 1924 г., с Бельгией 8 декабря 1925 г., с Испанией 10 февраля 1926 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 1933 году 21-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 1935 г. одновременно с изданием акта против контрабанды президенту США было предоставлено право установить особую «customs enforcement area» для таможенного контроля шириной до 100 морских миль. Согласно акту, в эту сферу могли быть включены любые воды в пределах 100 морских миль от того «места или от той зоны, в отношении которых президент заявляет, что в них некое судно (или суда) подозреваются в перевозке контрабанды.»² 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 неприемлемым.³

В ряде других буржуазных государств также были образованы таможенные зоны, значительно превышающие ширину территориальных вод. Во Франции законом 1926 г. таможенная зона была установлена шириной в 20 километров, в Бельгии законом 1932 г. — в 10 километров, в Норвегии и Италии в 12 морских миль; в Дании законом 1925 г. таможенная зона была установлена в 13 морских миль, в Финляндии законом от 1931 г. —

¹ Edwin De Witt Dickinson, A selection of Cases and other Readings on the Law of Nations, New York, 1929, стр. 495.

² Elmer A. Lewis, Laws relating to Shipping and Merchant Marine, Washington, 1938, стр. 307.

³ Batty, The free Sea produce the Evidence, AJIL. v. 35. 1941 стр. 227—242; Briggs, Les États-Unis et la loi de 1935 sur la contrebande, R. D. I, 1939, V. 20, стр. 217—255.

6 миль; в Аргентине, Венесуэле и Кубе — в 12 морских миль, в Колумбии в 20 миль, в Канаде в 9 морских миль и в Чили в 100 километров.¹ 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 демократии — Албании, Румынии и Болгарии, и таможенный контроль осуществляется в пределах территориальных вод. Китайская Народная Республика имеет таможенную зону в 12 морских миль.

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 иностранными 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.²

Как мы указывали выше, подобный договор был заключен в 1924 г. между Великобританией и Соединенными Штатами Аме-

¹ Laws and Regulations on the Regime of the High Seas, v. I, стр. 51—143.

² Хиггинс и Колумбос, цит. соч., стр. 103.

рики. 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.¹ В связи с этим весьма интересно отметить, что несмотря на то, что империалистические великие державы своим внутренним законодательством устанавливают таможенную зону шириной более 3 морских 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 отлива от морских побережий Государства Российского, как на материке, так и на островах, признается морской таможенной полосой, в пределах которой все как русские, так и иностранные суда подлежат надзору со стороны русских властей...».² В 1910 г. эти правила были включены в таможенный устав.

Против указанного закона совершенно неосновательно протестовали Англия и Япония, утверждая, что этот закон якобы противоречит международному праву.³ 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.⁴ 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

¹ Там же.

² П. С. З. Р. 1909 г., № 32777, т. 29, отд. 1, стр. 957, 958.

³ Jessup, *op. cit.*, стр. 87.

⁴ 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.

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».¹

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 1925 г. и впоследствии таможенной 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 зона таможенного контроля составляет в Финском заливе 12 морских миль. Согласно постановлению ЦИК и СНК СССР от 1927 г. все невоенные суда в советских территориальных водах подчиняются контролю пограничной охраны СССР.

Все невоенные суда, без различия флага, в районе ведения пограничной охраны могут быть остановлены и осмотрены пограничной охраной. Капитан осматриваемого судна обязан предъявить все имеющиеся у него документы, как судовые, так и грузовые (статья 25).

Невоенные суда, без различия флага, могут быть задержаны в следующих случаях:

а) если капитан не предъявил всех подлежащих документов, как судовых, так и грузовых;

б) если судном производится в пределах территориальных вод, либо в неуказанных береговых пунктах, погрузка или выгрузка груза, либо посадка или высадка людей при отсутствии надлежащего разрешения.

Об осмотре или задержании судна составляется акт, подписываемый начальником пограничной охраны и капитаном судна (статья 29).

Преследование судна, не подчиняющегося требованию пограничной охраны, может продолжаться за пределами территориальных вод в открытом море.

Пограничной охране разрешается употребить оружие при неисполнении судном требования об остановке, прекращении погрузки или разгрузки грузов, посадки или высадки людей с судна после предварительного холостого выстрела и двух предупредительных боевых выстрелов (под нос и под корму, ст. 35).

Как видно из вышеприведенного, пограничная охрана осуще-

¹ Международные конвенции и соглашения, относящиеся к торговому мореплаванию, Москва, 1951, стр. 37.

ствяет 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 торговых судов Советского Союза, как судов, принадлежащих государству, право производить таможенный контроль в таможенных зонах буржуазных 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 подчиняются 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.

Осуществление таможенного контроля над государственными торговыми судами нарушает иммунитет государственного имущества.

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 недостаточ-

ным 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.

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

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.² 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

¹ Международные конвенции и соглашения, относящиеся к торговому мореплаванию, стр. 274 и сл.

² Там же, стр. 176; «Предупреждение столкновений судов в море», под редакцией В. Ф. Медведева и А. Д. Кейлина.

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.¹

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.

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», 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 1-я V 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.², 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 прило-

¹ Международная конвенция по охране человеческой жизни на море, 1948 г., Ленинград, 1955, Приложение В, стр. 159 и сл.

² Короленко, цит. соч., стр. 214 и сл.

жения к которой приняты новые правила для предупреждения столкновения судов на море.

Для обеспечения безопасности мореплавания прибрежное государство 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 охране пловучих 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. Исключение 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 междуна-

¹ «Правда» от 2 июня 1956 г.

ного 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 Марокко¹ 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 1878 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 заключаются 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 мимо 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,

¹ Gidel, *op. cit.*, v. III, стр. 377—388.

² Оппенгейм, *цит. соч.*, 1, 2, стр. 171, выноска 3.

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, 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 соответствующих 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 75² 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.

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 ресурсов в этих водах.

Немецкий автор Вильгельми утверждает, например, что «прибрежное рыболовство, естественно, является принципиально свободным для всех наций».¹

Французский автор Лапрадель, создавший теорию сервитутов, считает предоставление прибрежному государству монопольного

¹ К. Wilhelmi, Das Küstenmeer, Jena, 1917, стр. 47.

права на рыболовство в территориальных водах нарушением принципа свободы морей.¹

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.

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.²

В исторической практике государств в области урегулирования рыболовства в прибрежных морях имели место существенные изменения.

До XVII 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 1 мая 1609 г. запретил иностранцам рыболовство в прибрежном море. За Англией последовали Норвегия и Швеция. По этому поводу Рэстад писал (применительно к XVIII столетию): «свобода рыбо-

¹ L. Lapradelle, Le droits de l'Etat sur la mer, стр. 41.

² См. Постановления СМ СССР об охране запасов лососей в зонах открытого моря, ограничивающих территориальные воды СССР на Дальнем Востоке, «Правда» от 21 марта 1956 г.; см. также: Конвенция о рыболовстве с Японией от 14 мая 1956 г., «Правда» от 16 мая 1956 г.

ловства всегда остается общепризнанным принципом во всех странах Европы; исключение составляет лишь Датско-Норвежская монархия и в неопределенной степени также Швеция и Великобритания».¹

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 об организации рыболовства в Северном море монополия рыболовства в территориальных водах была предоставлена лишь гражданам соответствующих государств. Тот же принцип выражен во французском законе от 1 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.

1. Государства, обеспечивающие своим гражданам монополию рыболовства в территориальных водах. К этой группе относятся империалистические великие державы: Соединенные Штаты Америки, Великобритания, Франция, а также Западная Германия, Испания, Голландия, Дания, 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, Норвегия, Швеция и Италия.

3. Государства, признающие свободу рыболовства по принципу взаимности. В эту группу входят Португалия и Греция.²

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 естествен-

¹ Raestad, La mer territoriale, Paris, 1913, стр. 117.

² Laws and Regulations on the Regime of the High Seas, v. I, стр. 12 и сл.

ных 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 Великобританией, 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.¹

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 рыбу. 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.

5 мая 1949 г. власти Норвегии задержали английское рыболовное судно «Лорд Норфильд», занимавшееся 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 исход-

¹ Jens Evensen, The Anglo-Norwegian fisheries case and its legal consequences, AJIL, October 1952, стр. 609—632.

ной линии рыболовной зоны при помощи базисных линий не противоречит международному праву.¹

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.²

Советский Союз в своей международной практике, исходя из 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 авторы; они имеют весьма существенное значение для экономики прибрежного государства, как например, в Норвегии, 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 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 государ-

¹ International Court of Justice, Reports 1951, стр. 116.

² 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, № 11, стр. 111—112.

ствам 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 выработанных 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

В Женевской конвенции 1958 г. говорится только об обязанностях иностранных судов соблюдать при проходе законы и правила, изданные прибрежным государством на основе указанных статей и норм международного права.

Необходимость защиты экономических интересов требует более точного определения прав прибрежных государств в территориальных водах.

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 богатства наших прибрежных морей и обогащаться таким образом за счет наших естественных ресурсов.

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.²

Вследствие протестов Соединенных Штатов Америки и Великобритании упомянутый указ был отменен.

Указ 1893 г. об охоте на тюленей воспрещал иностранцам в

¹ Доклад Комиссии международного права о работе ее седьмой сессии, Нью-Йорк, 1955, стр. 23.

² Ф. Мартенс, Современное международное право, т. I, стр. 388.

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 потерять 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».

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, предусматривающее создание специальных зон шириной более 3 миль.

Великая Октябрьская революция, ниспровергнув царский режим, вместе с созданием социалистического государства дала возможность 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 предусмотрено значительное увеличение продукции рыбной промышленно-

¹ См. Masterson, *op. cit.*, стр. 3.

сти: в Литовской ССР в 1,6 раза, в Латвийской ССР в 2,7 раза и в Эстонской ССР в 1,6 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 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 Микулина — мыс Святой Нос, и в Северном Ледовитом океане на расстоянии 12 миль от линии наибольшего отлива.

Декрет РСФСР от 31 мая 1921 г.² 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.³ 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

¹ СУ РСФСР, 1921, ст. 259.

² СУ РСФСР, 1921, ст. 265.

³ СУ РСФСР, 1923, ст. 378.

рыболовства в наших территориальных водах, которые в свою очередь действовали до издания постановлений СНК СССР от 25 сентября 1935 г.¹

Постановление ЦИК и СНК СССР от 15 июня 1927 г. «Об охране государственных границ Союза ССР» регулирует также рыболовство в советских территориальных водах. В постановлении предусмотрено, что в наших территориальных водах надзор за судоходством осуществляют органы ОГПУ, в задачу которых входит (ст. 6) и охрана наших территориальных вод от расхищения водных богатств.²

Постановление СНК СССР от 25 сентября 1935 г. «О регулировании рыболовства и охране рыбных запасов»³ уточняет прежде всего состав наших рыбных водоемов, определяя: «В состав морских рыбохозяйственных водоемов входят внутренние морские воды Союза ССР и прибрежная морская полоса шириною в 12 морских миль».⁴

Постановлением 1935 г., как общее правило, иностранцам воспрещается промысловое рыболовство в наших территориальных и внутренних морских водах. В статье 12-ой говорится: «Иностранному юридическому лицу 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».⁵

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 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.

¹ См. перечень законодательных материалов, регулирующих рыболовство, Николеев, цит. соч., стр. 209, выноска 1.

² СЗ СССР, 1927, отд. I, ст. 625.

³ СЗ СССР, 1935, ст. 420.

⁴ Там же, ст. 2.

⁵ 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.

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. 1 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.

С Норвегией Советский Союз не 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 прав рыбной ловли вдоль берегов русских владений в морях Японском, Охотском и Беринговом.² 15 июля 1907 г. с Японией была заключена соответствующая конвенция. На основе этой конвенции российское правительство предоставило японским подданным право ловить, собирать и обрабатывать вся-

¹ Б. Соколов, Рыболовный вопрос в концессионных водах СССР, «Тихий океан», 1936, № 2.

² Сборник договоров России с другими государствами 1856—1917, Москва, 1952, стр. 341.

кого 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.¹

Во время гражданской войны Япония развращивала 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 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 ее² 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 при-

¹ См. Рыболовная конвенция, заключенная между Россией и Японией 15/28 июля 1907 г., СПб., 1907.

² См. Рыболовная конвенция между Союзом ССР и Японией со всеми относящимися к ней материалами, НКВД, 1928.

знала 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 предприниматели, пользуясь в СССР трудом наемных рабочих, подчиняются советскому трудовому праву. В этой статье конвенции выражаются 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 1 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.

14 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 19 октября 1956 г. СССР и Япония выражали 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.¹

Английские империалисты, проводя агрессивную политику против Советского государства, не признали ширины наших территориальных 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 по-

¹ «Правда» от 16 мая и 20 октября 1956 г. Рыболовная конвенция и Совместная Декларация вступили в силу одновременно 12 декабря 1956 г.

лосы 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. 1). 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».

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.

Хотя иностранцам на основании договоров предоставлено право ловить рыбу в наших территориальных водах, это не освобождает их от подчинения нашим законам, регулиующим 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 постановления ЦИК и СНК СССР от 15 июня 1927 г.,¹ где сказано: «Невоенные суда без различия флага могут быть задержаны в случаях: . . . в) когда . . . судно занимается ловлей рыбы или зверя, или иным морским промыслом в запрещенной зоне, или хотя бы в разрешенной зоне, но производит этот лов или промысел без надлежащих на это документов, либо производит их незаконным способом».

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 госу-

¹ Постановление ЦИК и СНК СССР 1927 г. от 15 июня, ст. 26.

дарственная 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 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 тральщик «Ласенния», 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 тральщика был наложен штраф, а незаконно выловленная рыба и орудия лова были конфискованы.¹

В мае того же года был задержан другой английский тральщик «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 близости 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.

7. ЭКСПЛУАТАЦИЯ БОГАТСТВ МОРСКИХ НЕДР В ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ ВОДАХ.

Суверенитет прибрежного государства распространяется на морское дно и недра под территориальными водами. 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.

¹ См. «Известия» от 16 ноября 1950 г.

² См. «Правда» от 13 мая 1950 г.

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 эксплуатируя нефть 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.¹

Монопольное право прибрежных государств на эксплуатацию естественных ресурсов недр территориальных вод признают даже те авторы, которые причисляют территориальные воды к составу открытого моря.²

Лишь отдельные буржуазные авторы рассматривают дно территориальных вод как никому не принадлежащую вещь, которой прибрежное государство может завладеть путем оккупации.³

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 1945 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.⁴ За ними последовали Арабские страны и находящиеся под протекторатом Вели-

¹ Директивы XIX съезда партии по пятому пятилетнему плану развития СССР на 1951—1954 г., Госполитиздат, 1952, стр. 7.

² См. напр. Лист, цит. соч., стр. 105.

³ См. Fauchille, op. cit., 1, 2, стр. 494.

⁴ См. В. М. Корецкий, Новое в разделе открытого моря, «Советское государство и право», 1950 № 8; Agamburu y Menhara, Character and scope of the rights declared and practiced over the continental sea and shelf, AJIL, January 1953, стр. 120—125.

кобритании княжества, расположенные на побережье Персидского залива.¹

Соединенные Штаты Америки² не определили точно пространство, на протяжении которого они подчиняют «своей юрисдикции и контролю» континентальную отмель. Но если принять за основание географическое понятие, согласно которому континентальную отмелью считаются прибрежные недра до того места, где море достигает глубины в 182 метра (100 морских сажен), 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 в противоречии 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 положении предусмотрено, что прибрежное государство может осуществлять над континентальной отмелью суверенные права, с целью разведки и разработки ее естественных богатств, не затрагивая, однако, правового положения поверхностящего открытого моря и воздушного пространства, также свободы рыболовства, навигации и постановки подводных кабелей в этих водах.³

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.

¹ Там же, см. также Е. Варга, Англо-американская борьба за нефть, «Правда» от 22 октября 1951 г.

² USA Submerged Lands Act, May 22, 1953, Supplement to AJIL, 1953, стр. 104—110; W. Bishop, International Law, Cases and Materials, New York, 1953, стр. 412—413.

³ Report of the International Law Commission, covering the Work of its Eighth Session, стр. 35—36; Dok. A/conf. 13/L. 55.

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,¹ 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 обозначить знаками судоходный путь, организовать лоцманскую службу, спасание и оказание помощи на море.

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 подъема затонувшего имущества; при этом пра-

¹ Постановления ЦИК и СНК от 15 июня 1927 г. «Об охране государственных границ Союза ССР», ст. 6.

вила соответствующего закона приобретают явно классовое содержание.

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 спасании 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.¹

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 была скоро установлена связь. «Русские проявили оперативность, понимание и отзывчивость», сказал представитель Шведской Спасательной службы капитан Гансон. При помощи нашей Аварийно-Спасательной службы рыбаки были спасены. Один из спасенных рыбаков заметил: «Русские всегда помогают на море».²

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.

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 апреля 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 постановле-

¹ «Правда» от 3 сентября 1954 г.

² «Правда» от 14 апреля 1955 г.; см. оказание помощи финскому пароходу «Кайма», «Известия» от 9 декабря 1955 г.

ния, 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 Совеского Союза.

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 нагрузке в разных портах при импорте из-за гра-

ницы и экспорте за границу. Таковую погрузку товара в разных портах для экспорта за границу или для импорта из-за границы и выгрузку его в разных портах не считают каботажом, 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, занимающий главным образом заграничным плаванием. Поэтому, чтобы получить для своих торговых судов за границей фрахты, они признают на основании взаимности право каботажного судоходства иностранных 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 относительно 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 торговым судам всех стран, за исключением каботажного судоходства».³

¹ Мартенс, Современное международное право, т. 11, стр. 2332

² Хиггинс и Коломбос, цит. соч., стр. 289—292.

³ Оппенгейм, цит. соч., 1, 2, стр. 67.

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».¹

В настоящее время буржуазные теоретики, отрицая суверенитет прибрежного государства в территориальных водах, признают свободу каботажного судоходства в этих водах.² Этим они, очевидно, стремятся обеспечить для своих империалистов лишнюю возможность экономического порабощения других государств.

Бустаманте причисляет каботажное судоходство к области международной торговли, которая регулируется соглашениями между государствами, и не присваивает прибрежному государству монопольного права на регулирование внутренним законодательством каботажного судоходства. Такая позиция обслуживает интересы великих империалистических 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.³

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

¹ Лист, цит. соч., стр. 80.

² См. Лефюр, Хиггинс и Коломбос.

³ См. Bustamante op. cit., стр. 187.

право прибрежного 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, а 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 каботажом 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 перевозкой грузов как малого, так и большого каботажом 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 каботажом рассматриваются как единые Черное 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 каботажом 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:

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 Шалланд, 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.

«Постановления настоящего договора не распространяются: а) на каботажное судоходство...»¹

Подобные же постановления заключаются и в других договорах о торговле и судоходстве.

Исключения 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 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 поданным упомянутых двух государств. При этом в интересах без-

¹ Внешняя политика Советского Союза, 1946, стр. 173

² СДД, VII, № 270.

³ СДД, IX, № 344.

⁴ «Внешняя торговля», 1940, № 5.

опасности 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 у берегов Каспийского моря и приставать к оним, причем со стороны персиян 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 1921 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.

1 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» 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 заключе-

¹ Ю. В. Ключников и А. Сабанин, *Международная политика новейшего времени в договорах, нотах и декларациях*, ч. I, Москва, 1925, стр. 104.

² Листъ-Грабаръ, *Международное право*, Москва, 1926, стр. 73.

нием «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 под ее флагом... 6) Буксиры, имеющие у себя на буксире другие суда, от уплаты портового (потонного) сбора освобождаются».¹

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.² 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.³

¹ Короленко, цит. соч., стр. 260.

² См. Николаев, цит. соч., стр. 194, 195

³ См. ноты Советского правительства правительству Ирана от 25 ноября 1955 г. и от 4 февраля 1956 г.

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 обязательство 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».¹

§ 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 невоенные суда, которые проходят через территориальные воды или стоят в этих водах на якоре.

Ниже мы рассмотрим отдельно уголовную и гражданскую юрисдикцию прибрежных государств над территориальными водами.

1. 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. 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

¹ СДД, X, стр. 71, 72.

полиции» или «некоторые суверенные права», признают этот принцип.¹

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 1 морской мили от берега.² Такую же неправильную позицию занимает и немецкий автор Меркер.³

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.⁴ Хотя в некоторых законах прямо 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 государства, 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., надлежит, 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.

¹ Rousseau, op. cit., стр. 432; Scelle, op. cit., стр. 435.

² Pascale Fiore, International Law codified, 1919, стр. 191.

³ Mercker, Die Küstengewässer im Völkerrecht, Stuttgart, 1927, стр. 47.

⁴ Harburger, Der strafrechtliche Begriff Inlands, 1882, стр. 20; Hatschek, op. cit., стр. 191.

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, а 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 как законы обоих государств стараются подчинять такие преступления своей юрисдикции.

Взгляды буржуазных авторов по этому вопросу весьма различны. Ряд авторов, а именно Блюнчли, Филимор, 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 судна¹ требует помощи властей прибрежного государства.

Французский автор Жидель, например, утверждает, что прибрежные государства могут осуществлять уголовную юрисдикцию

¹ R. Phillimore, *Commentaries upon International Law*, vol. I, London, 1878, стр. 278; Fauchille, *op. cit.*, v. 1, 2, стр. 1100; Rousseau, *op. cit.*, стр. 432; Scelle, *op. cit.*, стр. 414; H. Kelsen, *Principles of International Law*, New York, 1952, стр. 222; Vischer, *op. cit.*, стр. 258; Sibert, *op. cit.*, v. 1, стр. 957.

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».¹

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.² 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».³

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».

Некоторые авторы, как Оппенгейм, предоставляют разрешение этого вопроса практике отдельных государств: «Этот спорный вопрос может быть решен только практикой отдельных государств».

¹ Fauchille, op. cit., v. 1, 2, стр. 1101.

² Lawrence, op. cit., стр. 208; Calvo, Le droit international théorique et pratique, v. 1, Paris, 1887, стр. 479; Jessup, op. cit., стр. 122; Хиггинс и Коломбос, цит. соч., стр. 236; Хайд, цит. соч. т. 3, стр. 46, 47.

³ Lawrence, op. cit., стр. 208.

Остальные буржуазные авторы, как Гатчек, 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.

Мартенс² и Казанский³ признают суда, проходящие через территориальные воды, подчиненными только законам суда государства, флаг которого носит судно.

Для подчинения проходящего через территориальные воды иностранного торгового судна юрисдикции 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.⁵ Хотя эти проекты не имеют обязательной силы для государств, 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 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 судна, 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 преступле-

¹ H a t s c h e k, *op. cit.*, стр. 191.

² Ф. Мартенс, Современное международное право, т. II, стр. 250

³ К а з а н с к и й, Учебник международного права, Одесса, 1904, стр. 139

⁴ У л я н и ц к и й, Международное право, Томск, 1911, стр. 89.

⁵ См. ст. 7 проекта Института Международного права 1928 г.; ст. II Проекта Ассоциации Международного права 1926 г.; ст. 13 проекта Харвардской юридической школы.

ния выходят за пределы судна или помощи властей требуют 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 конференции 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 в 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. о режиме территориальных вод (ст.19).

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;

¹ Николаев, цит. соч., стр. 255.

² Там же.

б) если уголовно-наказуемое деяние такого рода, что оно способно нарушить общественное спокойствие в стране или поря-
док в территориальных водах;

в) если вмешательства местных властей потребует капитан
судна или консул государства, под флагом которого судно
плавает;

г) если указанные меры необходимы для пресечения торговли
наркотическими веществами».

Авторы, признающие ограниченную уголовную юрисдикцию
прибрежного государства в территориальных водах, стараются
показать, будто существует общепризнанная норма международ-
ного права, ограничивающая уголовную юрисдикцию прибрежных
государств в отношении проходящих иностранных судов.

Такие утверждения являются ошибочными. Нет общепризнан-
ной 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 го-
сударства обязанность признавать «мирный проход» иностран-
ных торговых судов через территориальные воды на общепри-
знанных судоходных путях.

Хотя ряд современных буржуазных авторов отрицают суверенитет
прибрежных государств в территориальных водах, призна-
вая за этими государствами в территориальных водах лишь «не-
которые права полиции», «права надзора», «некоторые суверен-
ные 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 го-
сударствами в этих водах суверенитет и вытекающие из суверени-
тета права.¹

Теоретические позиции, отрицающие суверенитет прибрежных
государств в территориальных водах, как мы видели, служат ин-
тересам некоторых реакционных кругов империалистических ве-
ликих держав, подготовляющих новую мировую войну и ста-
рающихся обогатиться посредством угнетения и эксплуатации на-
родов. 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 установ-
ленными прибрежными государствами правилами, без наруше-
ния этих правил. Лишь такой проход считается «мирным прохо-
дом».

¹ Международное право, 1947, стр. 253; Международное право, 1951,
стр. 300; Кейлин, цит. соч., стр. 62; Николаев, цит. соч., стр. 13.

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 государства, 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, 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 находящихся 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 нарушения 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 «Frapconia», 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 предьявленном ему обвинении, но судья, отсрочив вынесение приговора, передал вопрос о компетентности английского уголовного суда на разрешение Особого Суда (The Court for Crown Cases Reserved), существующего в Англии для рассмотрения дел, передаваемых уголовными судами. Этот суд, рассмотрев дело в составе 14 членов, большинством восьми членов против шести признал протест обвиняемого уважительным и дело неподсудным английскому суду.¹

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 1878 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 совер-

¹ Manley O. Hudson, Cases and other Material on International Law, St. Paul, 1929, стр. 631.

шены 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 1930 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 территориальные 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».

1 февраля 1936 г. в английских территориальных водах произошло столкновение между итальянским торговым судном «Феодора» 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.¹ В связи с вопросом об юрисдикции прибрежного государства над территориальными водами государственный секретарь Марси писал в 1855 г. английскому государственному секретарю Клэю: «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 Массачусетс в 1859 году был принят специальный закон, признающий полную юрисдикцию этого штата в его территориальных водах.²

В 1900 г. на итальянском судне «Пиета», в территориальных

¹ Moore, A Digest of International Law, vol. II. стр. 275.

² Jessup, op. cit., стр. 132.

водах Флориды один матрос убил другого матроса того же судна. Несмотря на протесты итальянского консула, преступник был привлечен к ответственности местными властями.¹

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».²

Это указывает на стремления 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, права 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,³ но оно распространяется также и на территориальные воды. Согласно мнению, власти Франции имеют право расследовать преступления, совершенные 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

¹ Moore, A Digest of International Law, v. II, стр. 313, 314.

² Bishop, op. cit., стр. 373, 374.

³ Мнение 1806 г. было обусловлено совершенными во французских портах на двух судах США преступлениями: в порту Антверпена на американском судне «Ньютон» один из матросов 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.

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.¹

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 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 юрисдикции 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.

23 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.

¹ Gidel, op. cit., vol. II, стр. 214.

² Gidel, op. cit., vol. III, стр. 247, сночка 1.

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.

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 конвенции по кодификации международного права, не дало прямого ответа на этот вопрос, утверждая, что его необходимо урегулировать конвенцией о правовом режиме территориальных вод.

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.

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, совер-

шенному до входа судна в территориальные воды, если судно, прибывая из иностранного порта, только проходит по территориальным водам, без того, чтобы зайти во внутренние воды».

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 привлечь 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 преступников, 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 арестовать 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 бежавших 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 Соутгэмптон на борту польского парохода политического эмигранта — антифашиста Эйслера, находившегося на пути из Соединенных Штатов Америки в Польшу.¹ 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 на иностранных судах, проходящих через тер-

¹ «Правда» от 17 мая 1948 г.

риториальные 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 закреплении 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. признать 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.¹

Все преступления, совершенные на борту иностранных судов, проходящих 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

¹ См. ст. 8 Гаагской конференции 1930 г. и ст. 19 Женевской конвенции 1958 г.

потерпевшее судно заходит в порт прибрежного государства или обращается к его властям с просьбой о привлечении виновного к ответственности.

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.¹

В УК РСФСР в § 4 указано: «Иностранцы на территории Союза ССР подлежат ответственности по законам 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 международного 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.²

Последствия преступления выходят во всяком случае за пределы судна, если преступление направлено против Советского го-

¹ Кейлин, цит. соч., стр. 105; Николаев, цит. соч., стр. 227; М. Д. Шаргородский, Уголовный закон, 1948, стр. 234.

² СУ РСФСР, 1927, № 52, ст. 348.

сударства, 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 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 советских властей арестовать такого преступника и привлечь его к ответственности. Советское законодательство не предусматривает в этом отношении никаких ограничений.

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.

Постановление ЦИК и СНК СССР от 15 июня 1927 г. «Положение об охране государственных границ Союза ССР» предусматривает ряд случаев, когда можно задерживать иностранное судно. Ст. 26-я постановления гласит: «Невоенные суда без различия флага могут быть задержаны в случаях: а) когда капитан не предъявит надлежащих документов как судовых, так и грузовых; б) когда судно в территориальных водах или в надлежащих береговых пунктах производит погрузку или выгрузку груза, или посадку или высадку людей без наличия на то соответствующего разрешения; в) когда в пределах территориальных вод судно занимается ловлей рыбы или зверя, либо иным морским промыслом в запретной зоне, или хотя бы в разрешенной зоне, но производит этот лов или промысел без надлежащих на это документов, либо производит их незаконным способом».

В последние годы советскими властями был задержан ряд иностранных рыболовных тральщиков, которые без разрешения ловили рыбу в наших территориальных водах. Во всех случаях виновные были привлечены к ответственности нашими властями и наказаны.

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.

2. ГРАЖДАНСКАЯ ЮРИДИКЦИЯ 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.

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 госу-

¹ См. «Положение о порядке расследования морских аварий», Приказ НКМФ от 15 апреля 1940 г., № 190.

² 2-го июня 1954 г. Военная Коллегия Верховного Суда СССР рассматривала дело о виновности В. К. Галая и И. А. Храмцова, которые были направлены в нашу страну с целью шпионажа и диверсии, «Правда» от 13 июня 1954 г.

дарства останавливать проходящие через территориальные воды суда для того, чтобы наложить на них арест в обеспечение 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?

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. п.

Во всех этих случаях, когда по требованию судна, проходящего через территориальные воды, ему оказываются услуги, прибрежные власти имеют также 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 предьявляет для этого достаточного обеспечения.

Если иностранное судно при проходе через территориальные воды причинило ущерб прибрежному государству, то последнее имеет право остановить судно и в случае надобности наложить на него арест для обеспечения возмещения ущерба, причиненного прибрежному государству.

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.).¹

Прибрежные власти могут задержать и наложить арест лишь на суда, принадлежащие частным владельцам. Торговые суда принадлежащие государству, равно как и военные корабли, пользуются иммунитетом, и на них нельзя наложить ареста.

¹ См. ст. 20 Женевской конвенции 1958 г.

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

Согласно статье 239-ой кодекса торгового мореплавания Советского Союза иммунитет торговых судов иностранных государств в советских водах признается на началах взаимности.

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 соответствующая 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 заключенная на них сделка и возникшие юридические факты считаются состоявшимися 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 бы 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

¹ См. В. Ф. Мешера, Иммунитет государственных морских судов СССР, Москва—Ленинград, 1950.

² См. ст. 20 Женевской конвенции 1958 г.

и 2) об объединении некоторых правил относительно оказания помощи и спасания на море.¹

К указанным конвенциям присоединился и Советский Союз в 1926 г.

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.

Конвенции оставляли открытым один весьма существенный вопрос, а именно, вопрос о том, законам какого государства подчиняются иски о столкновениях, оказании помощи и спасании, 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 подведомственны и иски, предъявляемые в связи с авариями, равно как и иски, возникающие в результате оказания помощи и спасания в территориальных водах.

В Брюсселе 10 мая 1952 г. была подписана «Конвенция по унификации некоторых правил, относящихся к гражданской компетенции в вопросе столкновения судов». На основе ст. 1 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.²

В Советском Союзе, соответственно примечанию 2-му статьи 25 ГПК РСФСР, «иски о возмещении убытков, причиненных 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 про-

¹ Международные конвенции и соглашения, относящиеся к торговому мореплаванию, стр. 16—26.

² Советский Союз не участвует в этой конвенции.

изошло 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 придерживается Меттенбергер, утверждающий, что не существует права преследования, на основании которого прибрежное государство могло бы преследовать преступника за пределами территориальных вод в открытом море.¹

Меттенбергер в настоящее время представляет исключение, решая вопрос в полном противоречии с общепризнанной практикой буржуазных государств.

Атльмайр, 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

¹ См. Hatschek, Strupp, Wörterbuch des Völkerrechts und der Diplomatie, Berlin, 1922, Bd. I, стр. 308.

Право преследования не признает еще бельгиец Асепр.

² F. Attlmayr, Das internationale Seerecht, Wien, 1903.

из международного обычного права, в современных условиях весьма часто регулируется международными договорами. Припомним заключенные Соединенными Штатами Америки в 1924 г. двухсторонние договоры для борьбы с контрабандой, 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 алкоголем, предусмотрено право прибрежных государств преследовать суда, подозреваемые в контрабанде, до территориальных вод третьих государств.

Хотя как в практике, так и в 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. 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 судна, если к началу преследования судно, нарушившее 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-либо часть судна или его шлюпка. И в таком случае преследование считается правомерным.

В 1888 г. русским сторожевым судном было задержано носящее флаг Канады судно «Араунах», которое само находилось вне территориальных вод, но шлюпка которого занималась ловлей тюленей в русских территориальных водах. Впоследствии 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 трехмильной 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 со-

ответствии с нормами внутригосударственного права, регулирующие порядок пользования указанными водами».¹

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.

Принцип, согласно которому преследование лишь в том случае считается правомерным, когда оно началось в территориальных водах, находит свое выражение также в статьях Комиссии международного права (ст. 47), где сказано: «Преследование может считаться начатым только в случае, если преследующее судно удостоверилось путем определения по пеленгам, измерения углов секстантом или иным способом, что преследуемое судно или одна из его шлюпок находятся в пределах территориального моря».²

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 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 сведение 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.³ Если требование об остановке передано преследуемому судну недостаточно ясно, преследование является неправомерным, преследователь не может употребить против судна силу, чтобы заставить его остановиться.

22 марта 1929 г. прибрежное сторожевое судно Соединенных Штатов Америки потопило при преследовании быстроходную шлюпку «I'm Alone» под английским флагом, занимавшуюся контрабандным ввозом спирта в пределы Соединенных Штатов. Шлюпка 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 шлюпки было признано неправомерным, и Соединенные Штаты Америки обязаны

¹ Moore. History and Digest of the International Arbitrations, vol. I, 1898, стр. 824—825.

² На такой же позиции находятся и Гаагские статьи (ст. 11).

³ См. Статьи Комиссии международного права ООН, ст. 47, п. 3.

были уплатить крупную сумму для возмещения убытков, а именно 25 000 долларов правительству Канады и 25.555,5 долларов капитану шлюпки и экипажу.¹

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 море на расстоянии 23 морских миль от побережья острова «Медного» судно под флагом Соединенных Штатов Америки «С. Н. 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 Ассеру в качестве третейского судьи, решившего спор неправильно в ущерб России, утверждая, что юрисдикция государства не может простираться за пределы территориального моря, если только нет особой конвенции.²

Неправильность подобного решения признается многими буржуазными авторами.

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 статьях Женевской конференции 1958 г. о режиме открытого моря предусмотрено, что преследование кончается, когда преследуемое судно заходит в территориальные воды своего и 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 других государств.

Из авторов, признающих право преследования в территориальных водах других государств, можно назвать немецкого автора Йозефа. 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 территориаль-

¹ Fitzmaurice, The case of the I'm Alone, BYIL, 1936, стр. 82—121. W. Dennis, The sinking of the «I'm Alone», AJIL, 1929, стр. 351.

² См. Овчинников, Третейский суд по делу о захвате американских шхун русскими крейсерами, «Морской Сборник», 1905, № 10, стр. 111.

³ См. Journal, №36, стр. 5.

ные 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 непрерывным и осуществляться все время одним и тем же судном. Преследование нельзя считать оконченным, если оно временно прекращается 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.

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.²

Судно можно преследовать также в том случае, если на его борту находится лицо, совершившее преступление в территориальных или внутренних водах. 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, оно совершает преступление 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 постановлением ЦИК и СНК СССР от 15 июня 1927 г., где в статье 37-ой сказано: «Преследование судна, не подчинившегося требованию пограничной охраны в пределах морской полосы (п. «В» стр. 9), может продолжаться за пределами ее в открытом море, но должно быть во всяком случае приостановлено при входе преследуемого судна в воды иностранного государства и в отношении судов под иностранным флагом окончательно прекращается в случае их захода в иностранный порт».

Как видно из вышеизложенного, вход преследуемого судна в территориальные воды иностранного государства имеет последствием только приостановление преследования. Преследование

¹ Joseph, *op. cit.*, стр. 76.

² В деле «Итаты» 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.

может возобновиться, когда судно выходит из территориальных вод иностранного государства. Преследование прекращается только заходом судна в иностранный порт. В последнем случае представляется возможность требовать от портовых властей привлечения виновного к ответственности.

В примечании к статье 25-ой постановления 1927 г. приведены сигналы для остановки и в нем сказано: «Сигналы об остановке даются судами пограничной охраны... днем — поднятием на мачте установленного для этого международного сигнала, ночью — поднятием на мачте (выше топового огня) двух вертикально расположенных зеленых огней».

Далее в постановлении говорится: «Судно, которому дан сигнал, обязано остановиться и может продолжать движение лишь по получении на это разрешения от судна, его остановившего».

В постановлении 1927 г. (ст. 35) разрешается пограничной охране применять оружие при невыполнении судном требования об остановке после предварительного холостого выстрела и двух предупредительных боевых выстрелов (под нос и под корму).

§ 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.¹ Это — проблема весьма глубокого политического содержания, из-за которой 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 про-

¹ Н. Crocker, *The Extent of the Marginal Sea*, Washington, 1919.

блемы 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 ООН¹ 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

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 до-

¹ Ф. Иванов, Четвертая сессия Комиссии международного права, «Советское государство и право», 1952, № 11; Корецкий, Кодификация международного права, «Советское государство и право», 1948, № 8.

² См. Rousseau, op. cit., стр. 436.

говорами, 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, Португалия, Гаити, Египет, Куба, Саудовская Аравия, Турция и Сирия имеют шестимильные территориальные воды; Мексика и Доминиканская Республика — девятимильные; 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 расширили 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 нор-

¹ 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. 1, стр. 169.

мой 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. Она регулируется международным правом».²

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.³ Французский автор Люье утверждает, что ширина в 3 мили является обычной нормой международного права.⁴ 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 Селль на восьмой сессии Комиссии, настаивая на трехмильной ширине, категорически отвергал мнение, что прибрежные государства имеют суверенное право установить ширину своих территориальных вод.⁵ Английский юрист Фицморис называл ширину в три мили «нормой международного права».⁶ Греческий юрист Спиropулос требовал установления ширины территориальных вод исключительно международной конференцией.⁷ 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.⁸ Хотя Комиссия 8 голосами против 6

¹ Притом из этих 20 государств 2 имеют еще специальные зоны за пределами территориальных вод. См. «Советское государство и право», 1956, № 7, стр. 119.

² 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.

³ Norman Bentwich, *International Law*, London, 1945, стр. 15.

⁴ Tandon, *op. cit.*, стр. 207. L'Huillier, *op. cit.*, стр. 253.

⁵ «Yearbook of the International Law Commission 1956», vol. I., стр. 170.

⁶ *Ibidem*, стр. 167.

⁷ *Ibidem*, стр. 172/173.

⁸ *Ibidem*, стр. 163, 164.

отклонила это предложение, она не признала и трехмильную ширину нормой международного права.¹ 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, давно уже не отвечающую интересам государств и отнимающую у них право свободно установить ширину территориальных вод.²

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 установления единой для всех государств ширины территориальных вод 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 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.³

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 в пределах до 12 миль, а по предложению Колумбии суверенитет государства распространяется на морской пояс,

¹ Ibidem, стр. 174; См. также С. Сербов, Восьмая сессия Комиссии международного права, «Советское государство и право», 1956, № 10, стр. 122.

² Член комиссии советский международник проф. С. Б. Крылов и чехословак Жоурек голосовали против этой статьи. См. Report of the International Law Commission covering the Work of its Eighth Session, стр. 11.

³ Док. А/Conf. 13/C. 1/L.80.

примыкающий к его берегу, шириною 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

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.²

Когда же эта позиция вызвала возражение со стороны многих государств, империалистические державы и примкнувшие к ним государства вынуждены были пойти на уступки и внести ряд компромиссных предложений, из которых в ходе дискуссий некоторые были сняты, а на голосование в первом комитете были поставлены наряду с предложениями Советского Союза, Колумбии и с совместным предложением Индии и Мексики следующие предложения:

В компромиссном предложении Швеции было предусмотрено, что каждое государство само устанавливает ширину своих территориальных вод в пределах до 6 миль.³

Компромиссное предложение Канады состояло из двух частей: в первой части говорилось, что государство может устанавливать ширину своих территориальных вод в пределах 6 миль, но если оно до 24 февраля 1958 г. объявило об установлении ширины территориальных вод свыше 6 миль, то эта ширина остается в силе при условии, что она не превышает 12 миль; вторая часть предусматривала 12-мильную рыболовную зону для тех государств,⁴ которые в порядке первой части предложения установили ширину территориальных вод меньше 12 миль.⁵

Новое предложение США, в основном сходящееся с предложением Канады, дополнительно гарантировало в 12-мильной рыболовной зоне права иностранцев на рыболовство, приобретенные на основании международных соглашений или в силу 5-летней давности.⁶

При голосовании в первом комитете все предложения были отклонены, за исключением второй части канадского предложения, предусматривающей 12-мильную рыболовную зону.

Такая же участь постигла все эти предложения на пленарном заседании конференции, где требовалось большинство 2/3 голо-

¹ Док. А/conf. 13/С. 1/Л.133

² Док. А/conf. 13/С. 1/Л.140

³ Док. А/conf. 13/С. 1/Л. 4.

⁴ Док. А/conf. 13/С. 1/Л. 77/Rev. 2 и 3.

⁵ Док. А/conf. 13/С. 1/Л. 77/Rev. 1.

⁶ Док. А/conf. 13/С. 1/Л. 159.

сов и где поэтому была отклонена и вторая часть канадского предложения.

За советское предложение голосовало в первом комитете 29 государств, а на пленарном заседании 21 государство, против как в комитете, так и на 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.

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

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,

¹ В. Г. Спирин, Проблема территориальных вод в практике Латинско-Американских стран, «Советское государство и право», 1956, № 7, стр. 121.

явилось постановление СНК РСФСР от 28/15 мая 1918 г. «Об учреждении пограничной охраны».¹

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 морскойю таможенною полосою, в пределах которой все, как русские, так и иностранные суда подлежат надзору со стороны пограничной охраны».

Таким образом постановление определяло ширину наших территориальных вод в 12 морских миль.

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».²

В настоящее время ширину территориальных вод Советского Союза регулируют постановление ВЦИК и СНК СССР от 15 июня 1927 г. «Об охране государственных границ Союза ССР»,³ где статьей 9-ой определяется ширина наших территориальных вод в 12 морских миль.

В постановлении говорится: «В целях охраны государственных границ Союза ССР устанавливаются:

В) по морской границе — морская полоса, определяемая от линии наибольшего отлива, как на материке, так и на островах шириной в 12 миль, за исключением предусмотренных международными соглашениями Союза ССР случаев».

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.,

¹ СУ РСФСР, 1918 г., № 44, ст. 539.

² СУ РСФСР, 1921, № 49, ст. 259.

³ СЗ СССР, 1927, отд. 1, ст. 625.

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 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, социалистического 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 выяснилось 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 развертывании 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 мили недостаточна для защиты нашей безопасности.

Необходимость установления ширины территориальных вод в 12 морских миль обуславливают 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 открыть 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 берега¹ 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 протесты 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 стремится 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 12-мильная ширина 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».²

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».³

¹ «Внешняя политика СССР», Сборник документов, т. 11, стр. 745.

² «Внешняя политика СССР», Сборник документов, т. 11, стр. 748.

³ Там же, стр. 745.

Из этого общего принципа Союз ССР сделал в международных договорах некоторые исключения, возможность каких-либо 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 3 августа 1930 г. «О водном пространстве Финского залива, 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 противоморская 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.

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

¹ СЗ СССР, 1930 г., отд. 1, № 44, ст. 450.

² Конвенцией, заключенной между Советским Союзом и Финляндией «О таможенном надзоре в Финском заливе» от 13 апреля 1929 г., была создана на Финском заливе 12-мильная таможенная зона.

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 после включения Калининграда в состав территории Советского Союза.

Это вполне законное распространение 12-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 государствах¹ реакционные круги, которые явно под влиянием американских милитаристов запоздавшими протестами старались принудить Советский Союз уменьшить ширину своих территориальных вод на Балтийском море до 4 миль. Но доводы, приведенные против советской 12-мильной ширины на Балтийском море, почти все известны и давно уже опровергнуты Советским правительством.

Самым старательным при разыскивании разных доводов против советской 12-мильной ширины территориальных вод на Балтийском море является западно-германский автор Райнкемайер.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 права 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

¹ См. о нотах Швеции и Дании Gene Glenn «American Journal of International Law», 1956, p. 942.

² См. N. A. Reinckemeyer, Die Sowjetische Zwölfmeilenzone in der Ostsee und die Freiheit des Meeres, Carl Heymanns Verlag, Cologne und Berlin, 1955.

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 морей с разной шириной территориальных вод.¹ На берегах Средиземного моря, например, Италия, 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 Мексика — 9; Колумбия и Гватемала — 12; Панама, Венесуэла, Костарика, 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.

Райнкемайер неправильно утверждает, будто до издания постановления СНК СССР от 15 июня 1927 г. «Об охране государственных границ Союза СССР» ширина наших территориальных вод на Балтийском море регулировалась 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 Райнкемайер 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.

Он утверждает, что Россия не имела на Балтийском море 12-мильной ширины территориальных вод, но только таможенную зону на основе таможенного устава 1909 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 Рейнкемайер на утверждение, что Бал-

¹ См. например практику стран Латинской Америки.

тийское 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 Рейнкемайера, что территориальные воды на Балтийском море являются только «зоной безопасности».² Расширение наших территориальных вод происходит всегда в 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 это 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 предъявленные в нотках 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.

¹ См. Reipkemeier, *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. 308, 309.

² Reipkemeier, *op. cit.*, стр. 152.

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 установления исходной линии мы можем легко найти внешнюю границу территориальных вод, проводя параллельную линию к исходной линии.

Установлению исходной линии препятствуют однако 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 навязанном Германией Китаю договоре от 6 марта 1893 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».³

Линия прилива как исходная линия территориальных вод совершенно исчезла из практики государств, ибо она находилась в

¹ Inst., 2, I, 3.

² Dig. 50, 16, 112.

³ Holzendorff, Handbuch des Völkerrechts, Bd. II Hamburg, 1887, стр. 411.

противоречии с интересами государств, уменьшая состав их территории. Из авторов ее признавали ранее Бинкерсгук и Мериньяк.¹

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.²

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 примыкающих частях моря, сооружены и содержатся».³

Атлмайр рекомендует в качестве исходной линии, с которой море становится судоходным.⁴

В начале прошлого столетия Якобсен выступает с предложением принять за исходную линию территориальных вод всякий раз состояние прилива и отлива.⁵ Такая позиция была принята в Северо-Германском таможенном уставе от 1 июля 1869 г., где в § 6, пункт 2, сказано: «Там, где союзная 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 Жидель. Бустаманте утверждает: «Территориальные воды по отношению к материковому берегу и следуя его извилинам, начинаются по средней линии отлива»...⁶

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, рекомендуемые в качестве исходной линии

¹ Bynkershoek, *De dominio maris*, стр. 364; A. Merignhac, *Traité de droit public international*, vol. II, 1907, стр. 381.

² Perels, *op. cit.*, стр. 20.

³ Holzendorff, *op. cit.*, Bd. II, стр. 412.

⁴ F. Attlmayr, *Die Elemente des internationalen Seerechts*, Bd. I, Wien, 1872, стр. 5.

⁵ F. I. Jacobsen, *Seerecht des Friedens und des Krieges*, Altona, 1815.

⁶ Bustamante, *op. cit.*, стр. 143;

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 нашли 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 устав 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

Выработанное в России «Положение о русских территориальных водах» признает также исходной линией территориальных вод линию 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 ис-

¹ Hudson, *op. cit.*, стр. 631.

² Jessup, *op. cit.*, стр. 19.

³ Известия министерства иностранных дел, 1912, кн. I, стр. 73.

ходной линии территориальных вод.¹ 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 вопросу, участники конференции не смогли договориться.

Все же II подкомитет в своем проекте (8 нумерованных 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».² 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.³

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

¹ Международное право, Москва, 1947, стр. 253; Международное право, Москва, 1951, стр. 301, Кейлин, цит. соч., стр. 69; Николаев, цит. соч., стр. 14; Опенгейм, цит. соч., т. 1, 2, стр. 63; Хайд, цит. соч., т. 2, стр. 183; Rousseau, op. cit., стр. 433; Tandon, op. cit., стр. 206.

² Société des Nations, Actes de la conférence pour la codification du droit international, vol. 1, Genève, 1930, стр. 131.

³ Объединенные нации, Доклад Комиссии международного права о работе ее шестой сессии 3 июня — 28 июля 1954 г., Нью-Йорк, 1954, стр. 12—23.

крупного масштаба, официально признанных прибрежным государством.

Советское законодательство признает также исходной линией территориальных вод линию наибольшего отлива.¹

Но 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. Но для того, чтобы отмелями, скалами и рифами можно было воспользоваться для установления исходной линии территориальных вод, они должны при отливе находиться выше поверхности воды и их расстояние от суши или острова не должно превышать ширины территориальных вод.²

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 с линии отлива, а равно «от островков, скал и рифов».³

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».⁴

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 постановлении 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».⁵

Хотя приведенное постановление утратило свою силу в связи с изменением наших государственных границ в Финском заливе,

¹ «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.

² См. Женевская конвенция 1958 г. ст. 11; в принятых на Гаагской конференции 1930 г. актах (проект 2-го подкомитета с 8 нумерованными статьями) признается, что и такие возвышения морского дна, которые выступают из воды только при отливе, принимаются во внимание при проведении исходной линии

³ Хиггинс и Коломбос, цит. соч., стр. 70.

⁴ Там же.

⁵ СУ СССР 1930 г., отд. I, № 44, ст. 450; таким же принципом пользовались и в заключенном с Финляндией 14 октября 1920 г. мирном договоре.

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 1878 г. Акта о юрисдикции в территориальных водах названные внутренние моря больше не упоминаются. Но, как отмечает английский автор Лоренс,¹ 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 помощи прямых линий, соединяющих наиболее далеко простирающиеся в море мысы.²

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.³ Такая практика напоминает теорию о мысах.

В буржуазной доктрине является спорным вопросом, принимать ли в расчет при определении линии 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 Lawrence, *op. cit.*, стр. 142.

² I. Kent, *Commentaries on American Law*, Boston, 1829, стр. 29.

³ Gidel, *op. cit.*, v. III, стр. 543.

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 командирам 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

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 Лоппхав 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 задержанием 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.⁴

¹ Jessup, *op. cit.*, стр. 36.

² *Ibidem*, стр. 35.

³ *Ibidem*, стр. 32.

⁴ Jens Evensen, *The Anglo Norwegian fisheries case and its legal consequences*, «AII.L», 1952, october, стр. 609 и сл.

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 Великобритании признает принцип 10 морских миль, за исключением исторических заливов. Вместе с тем она считает установление базисной линии через залив Лоппхав 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 fauces 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 островки и скалы, если они не лежат от берега дальше, чем простираются территориальные воды данного государства.

Принцип базисных линий для определения рыболовных зон применяет и Исландия в правилах от 19 марта 1952 года. В правилах также указаны 48 точек, которые соединяют базисные линии, причем самая длинная базисная линия в 66 миль проходит через залив Факса флоуи, т. е. она на 18 миль длиннее, чем самая длинная линия в норвежском декрете.²

¹ С. Борисов, цит. соч., стр. 53.

² The International and Comparative Law Quarterly, 1952, v. I, part 3, стр. 350, 351.

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 подлечь режиму внутренних вод».

В дальнейшем мы остановимся на способах установления исходной линии территориальных вод в заливах, у островов, в условиях архипелага и постоянных льдов.

1. 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.

Хотя этот принцип общепризнан в доктрине и в практике государств, нет единства в вопросах, какова должна быть глубина извилины берега, чтобы ее можно было назвать заливом, а также какова должна быть ширина залива, чтобы исходной линией территориальных вод могла служить прямая, проведенная через горло залива.

Оба 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 Гагской 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 $2\frac{1}{2}$ мили из всех точек берега, после этого провести круг радиусом в $2\frac{1}{2}$ мили из сере-

дины прямой линии, соединяющей берега залива в сторону внутренней части 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

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.²

Определение, что залив должен быть «нечто большее, чем простая извилина берега», не отличается точностью, и его практическое применение весьма затруднительно.

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 юридиче-

¹ Actes de la conférence pour la codification du droit international, v. I, стр. 132; S. W. Boggs, Delimitation of the Territorial sea, «AJIL» 1930, стр. 541—555.

² См. также Report of the International Law Commission covering the Work of its Eighth Session, стр. 14.

ского 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 ранее 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, Састри³ 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 прибрежных 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 вода-

¹ См. приложение А к ст. I конвенции.

² Ф. Лист, цит. соч., стр. 115, 116.

³ Оппенгейм, цит. соч., т. 1, 2, стр. 78; T a n d o n, op. cit., стр. 211; S a s t r y, op. cit., стр. 140.

ми 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.¹ Принцип 10 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.²

Принцип 10 морских миль признал и II подкомитет Гаагской конференции по кодификации международного права 1930 г. в своих нenumерованных статьях.

Событием, которое помогло дальнейшему распространению принципа 10 морских миль как в законодательстве государств, так и в международных договорах, был десятками лет 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-Шотланда 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 договором 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,³ 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

¹ *Petels*, op. cit., стр. 33; *Gidel*, op. cit., v. III, стр. 544, 545; *Rousseau*, op. cit., стр. 444, 445; *Guggenheim*, op. cit., Bd. I, стр. 354.

² *Gidel*, op. cit., v. III, стр. 547, 548.

³ Хайд, цит. соч., т. 2, стр. 208; *H. Lansing*, *The North Atlantic Fisheries Arbitration*, «AJIL», v. V, 1911, стр. 1—32; *W. Balch*, *La Décision de la cour permanente d'arbitrage*, «Revue de droit international comparée», 2, sér., v. XIII, стр. 5.

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 палате 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 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 Делаварский 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 простран-

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 *Dickinson*, *op. cit.*, стр. 387—395.

ство 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*).

Поэтому Третейский суд рекомендует спорящим государствам измерение территориальных вод в заливах от прямой линии, проведенной через залив в месте, где ширина залива впрямые, считая со стороны входа в залив, не превышает 10 морских миль.

Далее в рекомендациях Третейского суда отмечается, что в специально названных 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, чтобы 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 шириною 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 шириною в 25 миль, а на восьмой сессии — шириною в 15 миль. Женевская конвенция 1958 г. (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

¹ Laws and Regulations on the Regime of the High Seas, v. I, стр. 81.

² Борисов, цит. соч., стр. 53.

этой ширины. Поэтому подобное правило не может быть признано приемлемым для установления исходной линии территориальных вод в заливах.

Основной частью морской территории государства 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.

Советское законодательство оставляет нерешенным вопрос об исходной линии советских территориальных вод в заливах. По-видимому, принцип двойной ширины территориальных вод является наиболее подходящим принципом и для установления исходной линии советских территориальных вод в заливах.

Буржуазная доктрина обыкновенно считает заливы, берега которых принадлежат двум или нескольким государствам, входящими в состав территориальных вод прибрежных государств, независимо от ширины входа.¹

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. Исходной линией территориальных вод в исторических заливах служит пря-

¹ Оппенгейм, цит. соч., т. 1, 2, стр. 78; Rousseau, *op. cit.*, стр. 445; Bustamante, *op. cit.*, стр. 156.

мая линия, соединяющая наиболее далеко простирающиеся в море оконечности берега залива.¹

На основе практики историческими заливами Советского Союза надо признать: Рижский залив, Азовское море,² Белое море на юг от линии Канин Нос до Святой Нос;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 Лаптевых.⁶ Все эти моря являются судоходными путями Советского Союза, которые открыты для судоходства на весьма короткий 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.

2. ИСХОДНАЯ ЛИНИЯ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ ВОД ОСТРОВОВ.

Острова, расположенные вне территориальных вод, имеют свои собственные территориальные воды, определяемые по тем же

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, Концепцион и Мурамичи в Канаде, заливы Делаверский, 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. Хиггинс и Коломбос, *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, стр. 296; Николаев, *цит. соч.*, стр. 207, 208; С. А. Вышнепольский, К проблеме правового режима арктических областей, «Советское государство и право», 1952, № 7.

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 также 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 рассматриваемы как острова. Существенным признаком острова надлежит считать наличие материка, способного быть объектом экономического использования. Острова могут быть естественными, или же искусственно построенными в море, причем, однако, необходимо, чтобы они имели прочную связь с морским дном, базировались на дне моря и не представляли собой пловучих островов.

Второй подкомитет Гаагской конференции 1930 г. в своем проекте сформулировал понятие острова следующим образом: «Остров есть окруженное водой пространство земли, выступающее постоянно при приливе». При этом в примечании сказано, что термин не исключает искусственного острова при условии, что он имеет участок территории и не является просто пловучим сооружением, стоящим 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 возникали споры по вопросу о том, окружены ли такие маяки территориальными водами.

Англичанин Чарльз Рёссель в качестве третьей стороны в споре о рыболовстве в Беринговом море утверждал, что маяк, построенный на скале, «становится составной частью территории государства, соорудившего его, и объектом всех прав, необходимых для защиты территории».¹

Все же большинство авторов отрицает эту позицию.

Английский автор Оппенгейм утверждает: «Маяки должны

¹ Хиггинс и Коломбос, цит. соч., стр. 86.

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), введенные 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.

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 образовывать 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.

¹ Оппенгейм, цит. соч., т. I, 2, стр. 74.

² Хиггинс и Коломбос, цит. соч., стр. 86.

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 ЭССР является море между Саарема, Хиума, Вормси 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, шириною около 100 морских миль. Куба признает внутренним морем море между южным берегом и островами и рифами шириною также около 100 миль.¹

На основе исторической практики и Японское внутреннее море, расположенное между Японскими островами, признается внутренним морем.

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

¹ Хиггинс и Коломбос, цит. соч., стр. 83.

отлива, или же их 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 всеми островами и скалами, относящимися к ним».³

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.⁴

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».⁵

Из русских авторов Мартенс утверждает, что «... лед еще никем не приравнивался к суше».⁶

Многие буржуазные авторы настоящего времени признают

¹ Известия Министерства иностранных дел, 1912 г., кн. I, стр. 73

² «Revue générale de droit international public», v. 20, 1913, стр. 282.

³ Международные конвенции и соглашения, относящиеся к торговому мореплаванию, стр. 26.

⁴ Fauchille, op. cit., T. I, 2, стр. 203; Rolland, Une maison de jeu établie sur les glaces de l'Alaska au delà de la 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.

⁵ Лист, цит. соч., стр. 263. На той же точке зрения стоят Ф. Мартенс, Вотрен, Жидель, Джессеп, Штрупп и др.

⁶ Ф. Мартенс, Современное международное право, т. I, стр. 384.

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.¹

Докладчик на IV 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 содержал 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.² 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.

СПИСОК СОКРАЩЕНИЯ

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 générale de droit international public

¹ Хиггинс и Коломбос, цит. соч., стр. 88.

² См. Е. А. Коровин. СССР и полярные земли, «Советское право», 1926, № 3, W. Lakhtine, Rights over the Arctic, AIL, vol. 24, 1930, стр. 712.

ОГЛАВЛЕНИЕ

	Стр.
Введение	3
§ 1. Понятие территориальных вод	8
§ 2. Возникновение и историческое развитие правового режима морей	13
1. Правовой режим морей в рабовладельческом обществе	13
2. Период феодализма	17
а) Практика государств	17
б) Доктрина	29
3. Период капитализма	34
§ 3. Характер власти прибрежных государств в территориальных водах	41
1. Теории, отрицающие суверенитет государств в территориальных водах	41
а) Теории полицейских прав или комплекса прав	43
б) Теории некоторых суверенных прав	47
г) Теории сервитутов	48
2. Признание суверенитета прибрежного государства над территориальными водами является наиболее правильным принципом	50
3. Советская власть в территориальных водах	53
§ 4. Вытекающие из суверенитета основные права прибрежных государств в территориальных водах	57
1. Проход судов через территориальные воды	58
а) Торговые суда	58
б) Военные корабли	69
2. Защита общей безопасности прибрежного государства	76
3. Осуществление таможенного контроля	85
4. Обеспечение безопасности судоходства в территориальных водах	93
5. Санитарная охрана границ	99
6. Рыболовство и эксплуатация естественных ресурсов в территориальных водах	99
7. Эксплуатация богатств морских недр в территориальных водах	112
8. Спасание и оказание помощи на море	115
9. Каботажное судоходство	117
§ 5. Права прибрежных государств на Каспийском море	121
§ 6. Юрисдикция прибрежного государства над территориальными водами	124
1. Уголовная юрисдикция	124
2. Гражданская юрисдикция прибрежного государства	141
§ 7. Преследование судна за пределами территориальных вод	145
§ 8. Ширина территориальных вод	150
§ 9. Исходная линия территориальных вод	163
1. Исходная линия территориальных вод в заливах	172
2. Исходная линия территориальных вод островов	179
3. Исходная линия территориальных вод архипелага	181
4. Пространство, постоянно покрытое льдом	182
Список сокращений	184

Замеченные опечатки

Страница	Строка	Напечатано	Следует читать
152	15 снизу	декретом 1958 г. 612 миль	декретом 1958 г. в 612 миль
174	19 сверху	23 января 1923 года	23 января 1928 года

Телл. 351.

А. Т. Уусталь
МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЙ РЕЖИМ
ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ ВОД
Тартуский государственный университет
Тарту, ул. Юликооли, 18

Редактор А. Б. Правдин

Сдано в набор 28 I 1958 г. Подписано к печати
14/XI 1958 г. Бумага 60 × 92, 1/16. Печ. л. 11,75.
Тираж 700. МВ-08186. Заказ 351.

Тип. им. Ханса Хейдемана, г. Тарту,
ул. Валликраави, 4. ЭССР.

Цена 6 руб. 90 коп.