Реферат на тему

«Морское право»

Понятие морского судна

Одной из характерных особенностей человеческой деятельности в Мировом океане и на морском дне является использование морских судов. Широта их применения на сегодняшний день практически не ограничена. Так, они могут использоваться для морских перевозок (грузов, пассажиров, багажа почты и т. п.); ведения рыбных и иных морских промыслов; разведки и разработки полезных ископаемых; выполнения буксирных, ледокольных и спасательных операций; запуска космических объектов; несения государственной службы; научных, учебных и культурных целей и т.п.

Судно - это древнейшее изобретение человечества, первое упоминание о котором датируется примерно 80-60 веком до нашей эры (изображение такого парусного, судна найдено в Нубийской пустыне). Широкую известность среди археологических находок Месопотамии получили глиняные модели парусных и весельных судов созданные руками человека примерно в 40 веке до нашей эры1. Поэтому неудивительно, что термин судно встречается уже в древнейших памятниках права2. Так, еще в древнеиндийских Законах Ману содержались нормы, регулирующие отношения, возникающие из найма судна. В известный Законник Хаммурапи была включена норма об ответственности морского перевозчика за сохранность перевозимого груза. Понятие судна было известно нормам древнегреческого и римского права, в которых, уже в то время встречались отдельные правила, касающиеся безопасности мореплавания. В договорах Киевской Руси с Византией зарождаются нормы оказания помощи терпящим бедствие судам, охраны жизни и имущества мореплавателей. Да и на сегодняшний день невозможно представить хоть один нормативный акт в сфере мореплавания, где бы не использовался в том или ином виде термин судно.

Даже небольшой экскурс в историю такого понятия, как судно, позволяет говорить о том, что этот термин существует уже на протяжении многих веков и сфера его применения очень широка. В то же время, говоря о судне, в одних случаях его рассматривают как сложное техническое сооружение повышенной опасности, в других - как объект гражданских правоотношений; в третьих - как предмет договора; в четвертых - как субъект правоотношений, складывающихся в процессе использования Мирового океана и морского дна.

Точное же определение понятия "судно" имеет важное значение потому, что сфера действия норм морского права в области мореплавания распространяется именно на те общественные отношения, которые возникают в связи с использованием судов в различных хозяйственных, научных и культурных целях.

Кроме того, общепризнанным является и тот факт, что язык правовых актов должен исключать использование синонимов и многозначности терминов. Каждый термин должен использоваться по принципу "один термин - одно значение". Поэтому точное определение понятия "судно" для морского права имеет принципиальное значение, т. к. является важным элементом его понятийного фонда.

В морском праве понятие судно обычно раскрывается только применительно к цели конкретного правового акта, а в некоторых случаях оно употребляется как нечто само собой разумеющееся. Так, в английском Акте о судоходстве 1898 г., указано, что понятие "судно" охватывает суда всех родов, употребляемые или предназначенные к употреблению для плавания, приводимые в движение не веслами, оконченные или находящиеся в периоде окончания постройки.

В современных морских законах разных стран тоже нет четкого определения понятия "судно". Например, Кодекс торгового мореплавания (КТМ) Болгарии в ст. 4 устанавливает, что под торговым морским судном следует понимать "всякое самоходное или несамоходное судно или плавучее средство, предназначенное для плавания в море или водах, связанных с морем", и используемое для целей торгового мореплавания.

Согласно ст. 7 КТМ Российской Федерации, под судном, применительно к этому Кодексу, следует понимать "самоходное или несамоходное плавучее со-оружение, используемое в целях торгового мореплавания"3.

А югославский закон "О морском и внутреннем плавании", еще более краток. В соответствии с нормой-дефиницией содержащейся в п. 5, ст. 5 этого закона: "судно - морское судно и судно внутреннего плавания, пригодное к плаванию"4.

Проблема понятия "судно" характерна не только для внутринационального права того или иного отдельно взятого государства, она присуща и международному морскому праву. Так, в Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. (MARPOL-73/78) указано, что термин "судно" означает эксплуатируемое в морской среде судно любого типа и включает суда на подводных крыльях, суда на воздушной подушке, подводные суда, плавучие средства, а также стационарные или плавучие платформы5. Таким образом, применительно к целям этой Конвенции, под судном понимаются не только суда в обычном понимании этого термина, но и "стационарные или плавучие платформы".

Совсем по-другому термин "судно" поясняется в Международных правилах предупреждения столкновения судов в море, которые являются приложением к Конвении о Международных правилах предупреждения столкновения судов в море 1972 г (OLREG-72)6. Так, в соответствии с п. "а" Правила 3 "слово "судно" означает все иды плавучих средств, включая неводоизмещающие суда и гидросамолеты, используемые или могущие быть использованными в качестве средств передвижения по воде". Таким образом, применительно к этой Конвенции под судном понимаются не только все типы судов (как водоизмещающие, так и неводоизмещающие), но и гидросамолеты, если они используются или могут быть использованы для передвижения по воде.

Конвенция об унификации некоторых правил относительно ответственности, возникающей из столкновения судов внутреннего плавания 1960 г. в ч. 4. ст. 1 к судам в классическом понимании этого термина приравнивает "гидроглиссеры, плоты, паромы и подвижные части понтонных мостов, а также землечерпалки, краны, элеваторы и все плавучие средства или приспособления подобного рода".

В других международно-правовых актах также нет однозначного (универсального) толкования понятия "судно". А в одном из наиболее значимых источников международного Морского права - всеобъемлющей универсальной Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., хотя и часто употребляется термин "судно", норма-дефиниция, которая должна его пояснять, вообще отсутствует. Такой подход обусловлен тем, что нормы Конвенции 1982 г. носят наиболее общий, универсальный характер и охватывают все сферы деятельности человека в Мировом океане. Эти нормы получают свое дальнейшее развитие в специальных конвенциях посвященных отдельным конкретным проблемам, таких как, MARPOL-73/78, COLREG-72 и др. А как уже было показано, дефиниции судна в этих конвенциях могут очень существенно отличаться.

В морском законодательстве Украины тоже есть сложности с определением понятия судна, поскольку, как можно было убедиться, Однозначного подхода к этому понятию нет ни в национальных законодательствах отдельных государств, ни в международном морском праве. Определение торгового судна, которое приведено в КТМ Украины, приемлемо лишь применительно к этому Кодексу. Поэтому в соответствии с нормой-дефиницией, содержащейся в ч. 1 ст. 15 КТМ Украины: Торговое судно в настоящем Кодексе означает самоходное или несамоходное плавучее сооружение, используемое:

1) для перевозки грузов, пассажиров и почты, для рыбного либо иного морского промысла, разведки и добычи полезных ископаемых, спасания людей и судов, терпящих бедствие на море, буксировки других судов и плавучих объектов, осуществления гидротехнических работ или подъема затонувшего имущества;

2) для несения специальной государственной службы (охрана промыслов, санитарная и карантинная службы, защита моря от загрязнения и т. п.);

3) для научных, учебных и культурных целей;

4) для спорта;

5) для иных целей.

Это определение торгового судна практически дословно взято из ст. 9 КТМ СССР 1968 г. и имеет ряд достоинств и недостатков. Поэтому следует более подробно остановиться на некоторых из них.

Во-первых, понятие судна, определение которого дано в ч. 1 ст. 15 КТМ Украины, как уже отмечалось, применяется только в смысле этого Кодекса, т. к. имеется на то прямое указание о том, что "...судно в настоящем Кодексе означает...". Таким образом, оно не может автоматически использоваться для толкования и применения в других нормативных актах (ни национальных, ни международных), в которых так же употребляется термин "судно". Эти акты могут иметь иные, чем КТМ Украины, цели и поэтому могут брать за основу более широкое или более узкое понятие судна.

Во-вторых, в соответствии с ч. 1 ст. 15, под судном в Кодексе понимается "самоходное или не самоходное плавучее сооружение". Таким образом, как бы подчеркивается, что для признания объекта судном не важен факт возможности самостоятельного передвижения объекта, важно лишь то, чтобы этот объект был плавучим сооружением. Именно сочетанию слов плавучее сооружение в этой норме уделяется особое внимание. Причин здесь две.

С одной стороны, сочетание этих слов акцентирует внимание на то, что судном может быть признано только "сооружение", т. е. искусственно и целенаправленно созданный объект, а не какой-либо естественный предмет, случайно оказавшийся в море, однако по своему назначению для этого не предназначенный. Например, снесенное в море строение, выброшенный за борт и оставшийся на плаву груз и т. п.

С другой стороны, делается акцент на том, что, судном является только плавучее сооружение, т. е. сооружение, которое не только находится на плаву в настоящий момент, но и не находящееся на плаву, однако предназначенное для плавания. Таким образом, строящееся судно, вне зависимости от степени его готовности, также признается судном как таковым.

В третьих, для признания плавучего сооружения судном не имеет значения, находится на таком сооружении экипаж или нет, является оно обитаемым или не является. Например, в случае столкновения какого-либо судна с буксируемым законвертованным судном должны применяться правила КТМ о столкновении судов; а судно, брошенное экипажем, может быть объектом спасания и т.п.

В то же время следует иметь в виду, что в КТМ Украины, наряду с понятием "плавучее сооружение", используются такие понятия, как плавучий объект и плавающий объект. Например, в Разделе VII Кодекса, посвященном морской буксировке или в ст. 326 Кодекса, в которой идет речь о сфере применения правил по вознаграждению за спасение на море. Однако во всех этих случаях речь идет именно о плавучем или плавающем "объекте", а не о судне.

Точно так же, применительно к КТМ Украины, не могут считаться судном сооружения; которые, хотя и находятся в море, но не являются плавучими, так как жестко закреплены на морском дне. Например, нефтяные вышки, маяки и другие аналогичные сооружения.

Отграничение судна как "плавучего сооружения" от иных "плавучих (плавающих) объектов" можно провести по их назначению. Так, "плавучие (плавающие) объекты", в отличие от судов, не предназначены для постоянного пребывания в плавучем состоянии, а приводятся в такое состояние для их разового перемещения или для выполнения конкретной работы. Поэтому не должны рассматриваться как суда орудия лова7, плоты, герметизированные емкости, буксируемые к месту их установки (трубы, цистерны, понтоны), доставляемые на буксире в плавучем состоянии металлические конструкции (нефтяные вышки, мостовые пролеты и т. п.).

В то же время сооружения, которые хотя и не предназначены для постоянного перемещения морем, но специально созданы для постоянного пребывания в плавучем состоянии, такие, как плавучие доки, элеваторы, пристани, дебаркадеры, а так же плавкраны и земснаряды, в соответствии с нормой-дефиницией приведенной в КТМ Украины, и применительно к его целям, должны рассматриваться в качестве судна.

Содержащийся в п. 1-5 ч. 1 ст. 15 перечень целей, для которых могут использоваться суда, подпадающие под действие КТМ Украины, не имеет существенного значения для выяснения содержания понятия "судно", т. к. этот перечень не является исчерпывающим, и торговым судном в смысле этого Кодекса, в согласно п. 5 ч. 1 ст. 15, должно считаться также и судно, используемое "для иных целей".

Назначение этого перечня состоит главным образом в том, чтобы охарактеризовать основные цели, для которых могут быть использованы суда в торговом мореплавании. Эти цели в основном совпадают с теми, которые перечислены в ч. 2 ст. 1 Кодекса, в которой дается определение торгового мореплавания. Проведенное в ст. 15 разграничение судов на категории в зависимости от целей, для которых они используются, имеет больше технический, чей юридический характер, оно отвечает манере изложения норм и структуре самого Кодекса, хотя и связано с определенными правовыми последствиями. Например, в соответствии со ст. 35 КТМ Украины, судно должно иметь свидетельство о грузовой марке, если оно используется для целей, предусмотренных пунктами 1 и 3 части первой статьи 15 Кодекса.

Определение понятия "судно" имеет едва ли не решающее значение для выявления сферы применения того или иного нормативного документа, поэтому ни коей мере нельзя применять определение судна, которое дается в одном нормативном акте, к другому нормативному акту, т. к. это в большинстве случаев может привести к значительным ошибкам. В, качестве примера, можно рассмотреть точку зрения адвоката и представителя ответчика по делу т/х "Athenian Face", которое рассматривалось в Жовтневом районном суде г. Одессы (в апреле-августе 1997 г.) 8, а затем в дополнениях к кассационной жалобе в судебную коллегию по гражданским делам Одесского областного суда (в августе 1997 г.) 9.

Адвокат и представитель ответчика пытались убедить суд в том, что танкер "Athenian Face", во время стоянки у причала в порту под погрузкой нефтью, не подпадает под понятие "судно". При этом они ссылались на п. 1 ст. 1 Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 г. 10

Согласно норме-дефиниции содержащейся в этой Конвенции, "судно" означает любое морское судно и плавучее средство любого типа, фактически перевозящее нефть наливом в качестве груза". При этом представитель ответчика и его адвокат делают упор на слова "фактически перевозящее нефть"11. В дальнейшем они поясняют, что в момент инцидента танкер стоял под погрузкой, т. е. не находился в движении. Следовательно, по их утверждению, танкер "Athenian Face" фактически нефть не перевозил и поэтому, якобы к нему неприемлемо понятие "судно".

Исходя из этого, адвокат и представитель ответчика делают вывод о том, что расчет ущерба, нанесенного одесскому побережью, порту и судоремонтному заводу, не может производиться по методике, установленной для загрязнения с судов.

Однако они упускают тот факт, что норма-дефиниция, которая дает определение судна в ст. 1 Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 г., начинается словами: "Для целей настоящей Конвенции...". Таким образом, исключается сама возможность перенесения понятия "судна", которое дается в этой Конвенции, на иные нормативные документы и на саму методику расчета ущерба.

Что касается дефиниции военного корабля, то она содержится в ст. 29 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. Однако, в ней также есть указание, что она применяется для целей настоящей Конвенции. Так, согласно этой норме, "военный корабль" означает судно, принадлежащее к вооруженным силам какого-либо государства, имеющее внешние знаки, отличающие такие суда его национальности, находящееся под командованием офицера, который состоит на службе правительства данного государства и фамилия которого занесена в со-ответствующий список военнослужащих или эквивалентный ему документ, и имеющее экипаж, подчиненный регулярной военной дисциплине. Необходимость включения этой дефиниции в Конвенцию 1982 г. обусловлена специфическими свойствами и функциями военного корабля. Например, иммунитетом от юрисдикции государства иного, чем государство флага корабля, или правом, в оговоренных в Конвенции случаях, осуществления осмотра торговых судов (пиратство, работорговля и т. п.) и преследования по горячим следам (нарушение законов прибрежного государства).

В морском праве судно рассматривается не только как продукт судостроительной техники. Это - не просто вещь, имущество или объект права собственности, судно является носителем прав и обязанностей. Иными словами, вследствие особых условий, в которых осуществляется торговое мореплавание, национальные законодательства всех государств и международное морское право наделяют морские суда особыми свойствами, напоминающими свойства юридических лиц. Так, например:

- судно имеет свое название;

- во главе судна находится руководитель (капитан), наделенный целым рядом особых правомочий;

- судно имеет свою национальность, которая определяется его регистрацией, внешним выражением чего является флаг, поднятый на этом судне;

- в имущественном отношении судно может выделяться из прочего имущества его собственника или владельца.

В действительности судно юридическим лицом не является и может рассматриваться лишь только в качестве структурного подразделения судоходной компании, которая собственно и является юридическим лицом.

Международное сотрудничество по пресечению противоправных действий угрожающих безопасности мореплавания.

В работе дипломатической конференции, которая проходила в Риме под эгидой ИМО с I по 10 марта 1988 г., приняли участие 76 государств. На конференции были приняты: Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, и Протокол о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе (в дальнейшем - Протокол 1988 г.). Они составили важное звено в системе международно-правовых актов, направленных на обеспечение безопасности мореплавания.

Особое место на этой Конференции занял вопрос об определении правовых свойств морских пространств. Ее участники пришли к мнению о том, что к числу морских пространств, являющихся частью государственной территории, относятся внутренние морские воды и территориальное море.

Однако, несмотря на общность мнения, эти морские пространства имеют различный правовой режим.

Так, правовой режим внутренних морских вод определяется исключительно нормами прибрежного государства. Правовой режим территориального моря также устанавливается прибрежным государством, но с учетом норм международного права (права мирного прохода иностранных судов).

В отношении правового статуса внутренних морских вод следует отметить то обстоятельство, что в соответствии со ст. 6 Закона Украины "О государственной границе Украины" от 4 ноября 1991 г. и ст. 5 Конвенции о территориальном море и прилежащей зоне 1958 г., участником которой является Украина, к внутренним водам Относятся все воды, расположенные в сторону берега от исходной линии для отсчета ширины территориальных вод. В состав внутренних вод входят:

акватории морских портов;

воды внутригосударственных и исторических морей;

заливы, бухты и лиманы;

воды всех внутренних водоемов (национальных рек, проливов и каналов);

воды, образуемые приливом вдоль побережья (от линии наибольшего отлива).

Совершенствование международно-правового законодательства пошло по пути принятия нового Закона Украины "О государственной границе" от 18.06.96 г. Согласно ст. 6 к внутренним водам Украины относятся:

- морские воды, распложенные в сторону берега от прямых исходных линий, принятых для отсчета ширины территориального моря Украины:

- воды портов Украины, ограниченные линией, проходящей через постоянные портовые сооружения, наиболее выступающие в сторону моря;

- воды заливов, бухт, губ и лиманов, гаваней и рейдов, берега которых полностью принадлежат Украине, до прямой линии, проведенной от берега к берегу в месте, где со стороны моря впервые образуется один или несколько проходов, если ширина каждого из них не превышает 24 морских миль;

- воды заливов, бухт, губ и лиманов, морей и проливов, исторически принадлежащих Украине;

- ограниченная линией государственной границы част вод, рек, озер и иных водоемов, берега которых принадлежат Украине1.

Толкование международно-правовых нормативных актов по безопасности судоходства, а также практика их применения вывела концепцию правового статуса заливов. Согласно этой концепции залив также относится к внутренним водам государства, если ширина входа в него между отметками наибольшего отлива не превышает 24 мили. В противном случае, к внутренним водам государства относится только та часть залива, которая находится ближе к берегу от линии протяженностью в 24 мили, проведенной между отметками наибольшего отлива таким образом, чтобы она отделяла максимальное водное пространство.

К внутренним водам, в силу исторических традиций, отнесены моря или заливы, даже если ширина входа в них превышает 24 мили (Белое море, Гудзонов залив и др.).

В тех случаях, когда берега таких заливов или морей принадлежат нескольким государствам, порядок пользования их водами устанавливается по Соглашению между государствами (Азовское море).

В некоторых случаях, к внутренним водам относятся воды, находящиеся между берегом государства и исходными базисными линиями, от которых отсчитывается ширина территориального моря. Порядок проведения этих исходных линий определяется прибрежным государством.

Правовой режим внутренних вод устанавливается законодательством прибрежного государства. Иностранные суда могут заходить во внутренние морские воды другого государства только с его разрешения, и любое государство вправе полностью запретить вход в свои внутренние морские воды любым иностранным судам.

Но, как правило, в интересах международного сотрудничества, государства открывают свои отдельные порты для захода иностранных невоенных судов.

Перечень этих портов определяется государством по своему усмотрению и объявляется для всеобщего сведения.

Иностранным судам, находящимся во внутренних водах, запрещается заниматься каким-либо видом промысла, производить разведку полезных ископаемых или выполнять иные виды работ, несанкционированных прибрежным государством. Радиостанции иностранных судов во внутренних водах могут работать только в режиме приема.

Иностранные военные корабли, находящиеся во внутренних водах, пользуются иммунитетом от юрисдикции прибрежного государства. Однако они обязаны соблюдать законы и правила этого государства.

Прибрежные государства обычно открывают для захода иностранных торговых судов ряд морских портов, сведения о которых публикуются в Извещении мореплавателям.

Какие именно порты открыты для захода иностранных судов, решает само прибрежное государство в силу своего территориального верховенства, что является одной из сторон проявления государственного суверенитета. В открытые порты обеспечивается свободный доступ всех судов независимо от флага и без какой-либо дискриминации.

Судно, терпящее бедствие, может осуществить заход в любой ближайший порт иностранного государства.

Государство вправе исключить из числа портов, открытых для захода иностранных судов, любой порт, а также временно закрыть доступ во все свои порты, если этого требуют интересы его безопасности, а также объявить в своих внутренних водах зоны, закрытые для захода иностранных судов.

Обычно порты открываются для захода судов с целью погрузки или выгрузки грузов, начала или окончания межпортовой буксировки судов и иных объектов, посадки или высадки пассажиров.

Законодательство некоторых стран устанавливает особую процедуру для захода научно-исследовательских и иных судов, выполняющих некоммерческие функции.

Правовой режим пребывания иностранных; судов в порту в смысле объема льгот и преимуществ при взимании сборов, предоставлении причалов и других услуг, определяется договором о торговле и мореплавании (морским соглашением) между государством флага судна и прибрежным государством. Если такого договора нет, использование порта осуществляется на общих основаниях.

Территориальное море, как и внутренние воды, является частью территории прибрежного государства, на которую распространяется его суверенитет.

На пат взгляд, нельзя признать правомерным утверждение некоторых авторов, что в пределах территориального моря суверенитет прибрежного государства действует с некоторыми ограничениями, ибо государственный суверенитет представляет собой такое качество государства, которое ничем не может быть ограничено и должно формироваться с учетом норм международного права.

Территориальное море представляет собой морской пояс определенной ширины, расположенный вдоль берега или непосредственно за внутренними морскими водами прибрежного государства.

Для статуса территориального моря определяющее значение имеет внутреннее законодательство прибрежного государства. Например, Закон Украины "О государственной границе Украины" от 4 ноября 1991 г.

Международно-правовые нормы о режиме территориального моря впервые были унифицированы на 1 Конференции ООН по морскому праву в 1958 г. и подтверждены Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г.

Исходной линией для отсчета ширины территориального моря является линия наибольшего отлива вдоль берега, указанная на официально признанных прибрежным .государством морских картах крупного масштаба. Если береговая линия глубоко изрезана или извилиста, или в непосредственной близости к ней находятся острова, то может применяться метод прямых исходных линий, соединяющих выступающие точки. Если территориальному морю предшествуют внутренние воды, то внешняя граница этих вод является исходной линией для отсчета ширины территориального моря.

Внешней границей территориального моря является линия, каждая точка которой находится от ближайшей точки исходной линии на расстоянии, равном ширине территориального моря. В Украине ширина территориального моря составляет 12 морских миль.

Следует отметить, что практика различных государств в области определения ширины территориальных вод весьма разнообразна.

Некоторые государства, в частности, Бразилия и Уругвай, заявили, что считают правомерным установление ширины территориального моря в 200 миль. Ряд государств установили ширину территориального моря менее 12 морских миль. Большинство морских государств имеют ширину территориального моря не более 12 морских миль.

Иначе говоря, ширина территориального моря не более 12 морских миль может считаться обычной международно-правовой нормой. Это положение нашло свое признание в Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.

В соответствии с международными договорами прибрежное государство в определенных случаях может осуществлять на борту иностранного государства, проходящего через его территориальное море, уголовную и гражданскую юрисдикцию.

Однако эти случаи вмешательства строго оговорены международно правовыми нормами. Так, вмешательстве в жизнь судна со стороны прибрежного государства допускается если:

- последствия совершенного деяния распространяются на прибрежное государство, или оно имеет такой характер, что нарушается спокойствие в стране или территориальном море;

- капитан судна, дипломатический представитель или консульское должностное лицо государства флага судна обратятся к прибрежному государству с просьбой об оказании помощи.

Уголовная юрисдикция может осуществляться и для пресечения незаконной торговли наркотическими средствами и психотропными веществами.

Во всех случаях должны учитываться место совершения деяния и маршрут следования судна.

В частности, прибрежное государство не может принимать на борту иностранного судна, проходящего через территориальное море, никаких мер для ареста какого-либо лица или производства расследования по поводу преступления, совершенного до входа судна в территориальное море, если судно, следуя из иностранного порта, ограничивается проходом через территориальное море, не заходя во внутренние воды.

Иначе обстоит дело, если деяние совершено на судне, выходящем из внутренних вод. В этом случае за прибрежным государством сохраняется право расследования и ареста на борту иностранного судна.

За пределами территориальных вод прибрежное государство может устанавливать прилежащую зону - пространство примыкающее к внешней границе территориального моря.

В этой зоне прибрежное государство имеет право осуществлять контроль, необходимый для предотвращения нарушения таможенных, иммиграционных, фискальных (финансовых), санитарных законов и правил, а также применять наказания за их нарушения.

Ширина прилежащей зоны в соответствии с Конвенцией о территориальном море и прилежащей зоне I9S8 г. не должна превышать 12 морских миль, отмеряемых от тех же исходных линий, от которых отсчитывается ширина территориальных вод.

Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. устанавливает ширину прилежащей зоны до 24 миль. Эта Конвенция вступила в силу 16 ноября 1994 г., спустя 12 месяцев после ратификации ее шестьюдесятью государствами.

Контроль в прилежащей зоне каждое государство осуществляет по своему усмотрению, поэтому в законодательных нормативных актах эти зоны называются по виду контроля. Прилежащая зона является частью открытого моря, и за прибрежным государством в этой зоне признаются лишь определенные и строго ограниченные правомочия.

Так, контроль за иностранными судами, следующими со стороны открытого моря, может иметь только характер инспекции, с целью предотвращения возможного правонарушения. Этот контроль не может вести к каким-либо последствиям, аресту или запрету прохода судна через территориальное море.

В том случае, если иностранное судно в территориальных или внутренних водах прибрежного государства нарушило его таможенные, фискальные, эмиграционные или санитарные правила, оно может быть задержано в прилежащей зоне и направлено в один из портов прибрежного государства.

Выше перечисленные принципы международно-правовой концепции территориального моря получили свое развитие в Законе Украины "О государственной границе Украины" от 18.06.96 г.

 В нем к территориальному морю Украины (ст. 5) относятся рибрежные морские воды шириной 12 морских миль, отсчитываемые от линии наибольшего отлива как на материке, так и на островах, принадлежащих Украине, или от прямых исходных линий, соединяющих соответствующие точки.

Национальное законодательство по указанному вопросу следует согласовывать со ст.ст. 24, 25, 27 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., согласно которым в обязанности прибрежного государства входит непрепятствование мирного прохода иностранных судов через территориальное море, за исключением случаев, когда оно действует в соответствии с настоящей Конвенцией. Причем эти условия должны состояться при применении указанных в ней конкретных правил.

Они состоят прежде всего в необходимости предъявления к иностранным судам реальных требований, которые на практике сводились бы к лишению их права мирного прохода или нарушению этого права; допущению дискриминации как по. форме, так и по существу в отношении судов любого государства или в отношении судов, перевозящих грузы в любое государство из него или. от его имени; объявлении прибрежным государством о любой известной ему опасности для судоходства в его территориальном море.

Следует подчеркнуть, что по международному праву открытым морем признаются все морские пространства, которые не входят ни в территориальные, ни во внутренние воды какого-либо государства (ст. 1 Конвенции об открытом море 1958 г.). А в ст. 2 говорится: "Открытое море открыто для сей наций, и никакое государство не вправе претендовать на подчинение какой-либо его части своему суверенитету".

Международно-правовой режим открытого моря характеризуется тем, что в нем не действует суверенитет какого-либо государства, оно находится в общем, равном и свободном пользовании всех государств. В открытом море на судно распространяется исключительная юрисдикция только того государства, флаг которого несет судно.

При плавании судна под флагом того или иного государства, на него распространяется юрисдикция этого государства, то есть между государством флага и судном должна существовать реальная связь.

В частности, государство флага судна обязано осуществить свою юрисдикцию и контроль над судами своего флага в технической, аминистративной и социальной сфере.

Исходя из принципа исключительной юрисдикции государства флага, в случае Столкновения или любого другого инцидента в открытом море, преследование члена экипажа, виновного в этом происшествии, может быть возбуждено только властями государства флага или государства, гражданином которого является данное лицо. Задержание или арест судна в этом случае может быть произведен только по распоряжению государства флага судна.

К числу обязанностей государства флага судна относится принятие мер для предотвращения:

- работорговли;

- пиратства;

- незаконной торговли наркотиками и психотропными веществами;

- не санкционированного вещания из открытого моря.

В интересах предупреждения и пресечения злоупотребления свободой открытого моря, государства в отдельных случаях договариваются об определенных изъятиях из принципа национальной юрисдикции.

мореплавание право судно

Литература

1) В.М. Прусс « Обеспечение безопасности международного судоходства уголовно правовыми методами ». Монография – Одесса: Латстар, 2000 – 204с.

2) А.М. Шемякин, А.Е. Китаенко «Правовые основы регламентации судоходства » Одесса: ОНМА, 2003 – 84с.

3) Конвенция ООН по морскому праву 1982 г.