**1. Правовой режим портов и их акваторий**

Обычно прибрежное государство объявляет перечень морских портов, в которые разрешается заходить судам других государств. В Российской Федерации перечень таких портов объявляется в «Извещениях мореплавателям». Согласно общепризнанным нормам международного права прибрежное государство может закрывать любые порты для захода иностранных судов. Поскольку иностранным судам без разрешения запрещено плавать по внутренним водным путям Российской Федерации, то в морских портах, расположенных в устьях рек, они могут подниматься вверх по реке только в пределах верхней границы акватории соответствующего порта. На морские невоенные суда при пребывании их в открытых иностранных портах (как и вообще во внутренних водах) распространяется суверенная власть прибрежного государства, и они подчиняются юрисдикции этого государства (уголовной и гражданской), таможенным, санитарным и другим правилам. Изъятия из этого правила касаются только государственных судов, обладающих иммунитетом от власти другого государства. В отличие от невоенных судов военные корабли могут заходить в иностранные порты только по приглашению или разрешению прибрежного государства. При этом может устанавливаться срок визита корабля или ограничиваться количество кораблей, которым одновременно разрешается заход, и т. д. В открытые порты должен быть обеспечен свободный доступ невоенных судов всех стран независимо от их флага на равной основе. Из этого порядка есть исключение: судно, терпящее бедствие, может заходить в любой порт прибрежного государства. За последние годы значительно расширилась практика проверки иностранных судов в рыболовных, экономических зонах и портах США, Канады, Норвегии, Великобритании и других стран с целью выяснения, соблюдают ли эти суда правила прибрежных государств, касающиеся по- рядка ведения промысла. В случаях обнаруженных нарушений национальная инспекция задерживает нарушителей и передает дело о нарушениях для рассмотрения в судах по месту стоянки задержанного иностранного судна. В конце 70-х и начале 80-х годов XX в. некоторые западные страны стали принимать на индивидуальной и коллективной основе меры по контролю за иностранными судами в своих портах. Так, в 1982 г. морские власти 14 западноевропейских стран — Бельгии, Великобритании, Нидерландов, Греции, Дании, Ирландии, Испании, Италии, Норвегии, Португалии, Финляндии, Франции, ФРГ и Швеции подписали Меморандум о взаимопонимании относительно контроля со стороны государства пор- та. В Меморандуме устанавливается, что портовые власти соответствую- щей страны вправе подвергнуть проверке иностранное судно с целью соответствия его требованиям, содержащимся в Международной конвенции о грузовой марке 1966 г., СОЛАС-74/78, МАРПОЛ-73/78, Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г., МППСС-72, Конвенции о торговых судах 1976 г. (Конвенция МОТ № 147). Осмотр проводится при посещении судна, в ходе которого осуществляется проверка судовой документации. В случае обнаружения недостатков на самом судне или в судовой документации судно может быть задержано в порту до устранения выявленных недостатков. Прибрежное государство вправе осмотреть судно любого государства, включая те, которые не являются стороной перечисленных выше конвенций. В случае возникновения инцидента капитан судна обязан сообщить об этом российскому консулу и представителю Минтранса России. Аналогичные меморандумы подписаны также странами Карибского бассейна, южной части Тихого океана, Средиземного моря, Черного моря и т. д. Особенности правового режима морских портов Российской Федерации определены Федеральным законом «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации» 1998 г. и КТМ России 1999 г. Морские порты объявляются открытыми для захода иностранных судов на основании решения Правительства Российской Федерации. Перечень таких морских портов публикуется в «Извещениях мореплавателям». Должностным лицом, регулирующим заход судов в морской торговый порт и выход из этого порта и отвечающим за безопасность мореплавания в указанном порту, является капитан морского торгового пор- та, с которым согласовывает свои действия капитан морского рыбного порта в случае, если его действия затрагивают компетенцию капитана морского торгового порта. Все иностранные суда, кроме военных кораблей и других государственных судов, эксплуатируемых в некоммерческих целях, независимо от их предназначения и форм собственности могут заходить в морские порты, открытые для захода иностранных судов. В отношении иностранных судов государств, в которых имеются специальные ограничения захода в их морские порты в отношении анлогичных судов Российской Федерации, Правительством Российской Федерации могут быть установлены ответные ограничения. Иностранные суда при заходе в морские порты во время пребывания в указанных портах и при выходе из них обязаны соблюдать: — законодательство Российской Федерации, касающееся обеспечения безопасности судоходства и регулирования движения судов, оказания помощи и спасания, использования радиосвязи, защиты навигационных средств, оборудования и сооружений, подводных кабелей и трубопроводов, проведения морских научных исследований, изучения, использования и охраны водных объектов, недр, водных биоресурсов территориального моря, охраны окружающей среды и обеспечения эко- логической безопасности; — пограничные, таможенные, налоговые (фискальные), санитарные, иммиграционные, ветеринарные, фитосанитарные, навигационные и другие правила, установленные законами Российской Федерации и иными нормативно-правовыми актами Российской Федерации; — правила, установленные для морских портов; — правила въезда в морские порты, пребывания в них и выезда из них иностранных граждан и лиц без гражданства, действующие на территории Российской Федерации; — другие правила, установленные законодательством Российской Федерации, а также международные нормы и стандарты, установленные международными договорами Российской Федерации. Выход иностранного судна из морского порта производится только с разрешения капитана морского порта по согласованию с должностными лицами ФСБ и таможенных служб России. Иностранные суда, военные корабли и другие государственные суда вправе осуществлять вынужденный заход в порты в силу следующих чрезвычайных обстоятельств: — при аварии, буксировке, стихийном бедствии или сильном шторме, угрожающем безопасности иностранного судна, иностранного военного корабля или другого государственного судна; — для доставки спасенных людей; — при необходимости оказания срочной медицинской помощи члену экипажа или пассажиру, а также в силу других чрезвычайных обстоятельств. В сообщении о вынужденном заходе должны содержаться сведения о названии иностранного судна, иностранного военного корабля или другого государственного судна; государстве флага; имени и фамилии капитана иностранного судна; типе двигательной установки; причине вынужденного захода; потребности в помощи и ее характере; предполагаемом времени вынужденного захода, а также другие сведения. Государства могут предоставлять друг другу на основе взаимности во внутренних морских водах и портах национальный режим или режим наиболее благоприятствуемой нации или то и другое одновременно. Под национальным режимом понимается предоставление государством иностранным невоенным судам, их грузам и пассажирам такого же режима, как и для своих национальных судов, грузов и пассажиров. Обычно национальный режим, предоставляемый для иностранных судов, не распространяется на каботаж, буксировку, спасательные работы в портовых водах, льготы для промысловых и спортивных судов. Под режимом наиболее благоприятствуемой нации понимается предоставление государством иностранным невоенным судам, их грузам и пассажирам таких льгот, которые оно уже предоставило (или может предоставить в будущем) судам любого третьего государства. Иностранные суда в акватории порта обязаны соблюдать законодательство прибрежного государства, в первую очередь навигационные, радиотелеграфные, портовые, таможенные, санитарные и другие правила. Во многих государствах иностранным судам запрещаются перевозки груза в каботаже, лоцманская проводка, спасательные операции, промысловые операции. Этим же принципам следует и законодательство Российской Федерации. Лоцманская проводка на подходах к российским портам, в их пределах и между портами осуществляется государственными морскими лоцманами.

 **2. Международно-правовой режим замкнутых или полузамкнутых морей**

Замкнутым или полузамкнутым морем считается залив, бассейн или море, окруженные двумя или более государствами и сообщающиеся с другим морем или океаном через узкий проход или состоящие полностью или главным образом из территориальных вод и экономических зон двух или более прибрежных государств. Таковы, например, Черное, Балтийское и Средиземное моря. Морс, окруженное территорией двух или более государств и не имеющее выхода в Мировой океан, считается пограничным озером. Правовой режим замкнутого или полузамкнутого моря определяется прибрежными государствами на основе общепризнанных норм международного права. Обычно правовой режим таких морей регулируется международными соглашениями прибрежных государств с учетом интересов их безопасности, прав и других интересов, а также свободы судоходства для рыболовных и торговых судов всех стран. Например, правовой режим Черного моря определяется многосторонней Конвенцией, заключенной в 1936 г. в Монтрё (Швейцария), Балтийского моря — договорами стран Балтийского бассейна XVII—XIX вв., последним из которых был Копенгагенский трактат 1857 г. Режим замкнутых и полузамкнутых морей предусматривает определенные ограничения либо полное запрещение плавания в них военных кораблей стран, не являющихся прибрежными в данном море. Например, в соответствии с Конвенцией о режиме Черноморских проливов 1936 г. неприбрежные к Черному морю страны могут иметь в этом море в мирное время суда Общим тоннажем не более 30 000 т. В соответствии со ст. 123 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. государства, омываемые замкнутыми или полузамкнутыми морями, должны сотрудничать друг с другом в осуществлении своих прав и выполнении своих обязанностей. В этих целях они должны либо непосредственно (например, путем заключения двусторонних или многосторонних договоров), либо через соответствующую региональную организацию стремиться: а) координировать управление живыми ресурсами моря, их сохранение, разведку и эксплуатацию; б) координировать осуществление своих прав и обязанностей в отношении защиты и сохранения морской среды; в) координировать политику проведения научных исследований и осуществлять там, где это целесообразно, совместные программы научных исследований в данном районе; г) приглашать, когда это целесообразно, другие заинтересованные государства или международные организации для сотрудничества по проблемам управления ресурсами замкнутых или полузамкнутых морей. Ведение промысла рыбы и других морских животных в этих морях обычно регулируется устанавливающими международные правила рыболовства многосторонними или двусторонними соглашениями заинтересованных государств. Так, например, в Балтийском море режим рыболовства регулируется в соответствии с Конвенцией о рыболовстве и со- хранении живых ресурсов в Балтийском море и Бельтах 1973 г.; в Черном море — Соглашением между правительствами СССР, НРБ и СРР о рыболовстве на Черном море 1959 г.; в Средиземном море — в рамках Генерального совета по рыболовству в Средиземном море. Заключение этих соглашений и создание межправительственных рыбохозяйственных организаций объясняются заинтересованностью этих прибрежных государств в поддержании максимально устойчивой ответственности за сохранение этих ресурсов и их рациональное использование и признанием необходимости более тесного и широкого сотрудничества государств в этой области. В целях охраны среды замкнутых и полузамкнутых морей прибрежные государства заключили соответствующие соглашения. В 1974 г. на дипломатической конференции одобрена Конвенция по защите морской среды района Балтийского моря. В 1982 г. Конвенция была пересмотрена. Конференция полномочных представителей прибрежных государств Средиземного моря в 1976 г. одобрила Конвенцию о защите Средиземного моря от загрязнения. В 1978 г. Бахрейн, Иран, Ирак, Оман, Саудовская Аравия заключили Конвенцию об охране и улучшении морской среды и прибрежных районов. В 1983 г. ряд государств Карибского бассейна: Колумбия, Гренада, Гондурас, Ямайка, Мексика, Никарагуа, Антильские острова, Панама, Сент-Люсия, США, а также Франция и Венесуэла — подписали Конвенцию и План действий по охране морской среды района Карибского моря. Правовой режим Каспийского моря определен Договором между РСФСР и Персией от 26 февраля 1921 г. В соответствии со ст. XI этого Договора признано право судов обеих сторон на свободное плавание в Каспийском море под своим флагом. В октябре 1927 г. в Москве подписано Соглашение между СССР и Ираном об эксплуатации рыбных промыслов южного побережья Каспийского моря. В марте 1940 г. СССР и Иран подписали Договор о торговле и мореплавании. При подписании Договора стороны обменялись письмами, согласно которым Каспийское море являлось советским и иранским морем. В последние годы проводятся интенсивные мероприятия по разработке и заключению конвенции о режиме Каспийского моря и конвенций о режиме различных видов деятельности в этом бассейне .

**3. Понятие и правовой режим международных проливов Понятие международных проливов.**

Международные проливы соединяют моря, омывающие берега различных государств, и играют большую роль в международном судоходстве. Проливы, ведущие к внутренним водам прибрежного государства, если оба их берега принадлежат этому государству, считаются внутренними водами. Международные морские проливы делятся на две основные группы: а) морские пути, соединяющие открытые моря (например, Гибралтарский и Магелланов проливы); б) морские пути, соединяющие открытое море с замкнутыми морями (например, Балтийские проливы). В Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. подтверждается общепризнанная норма международного права относительно свободы транзитного прохода всех судов и пролета летательных аппаратов. Транзитный проход представляет собой осуществление свободы судоходства и полета единственно с целью непрерывного и быстрого транзита через пролив между одной частью открытого моря или экономической зоны и другой частью открытого моря или экономической зоны 1. Однако требование о непрерывном и быстром транзите не исключает прохода через пролив для целей входа, выхода или возвращения из государства, граничащего с таким проливом. Положение о транзитном проходе не применяется, если пролив образуется островом государства, граничащего с проливом, и его континентальной частью. Данное положение правомерно лишь в том случае, когда в сторону моря от острова имеется удобный с точки зрения навигационных и гидрографических условий путь в открытое море или в исключительной экономической зоне. При осуществлении права транзитного прохода суда и летательные аппараты должны без промедления следовать через пролив или над ним. Они обязаны воздерживаться от любой угрозы силой или ее применения против суверенитета, территориальной целостности или политической независимости государств, граничащих с проливом. Суда при транзитном проходе соблюдают общепринятые международные правила, процедуры и практику, касающиеся безопасности на море, а также между- народные правила по предотвращению загрязнения с судов. При транзитном проходе летательные аппараты должны соблюдать правила полетов, установленные ИКАО, постоянно контролировать радиочастоты, выделенные компетентным органом по контролю за воздушным движением, или соответствующие международные частоты, выделенные для передачи сигналов бедствия. Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. разрешает проливным государствам принимать законы и правила, относящиеся к транзитному проходу через проливы. Эти акты могут касаться всех или одной из следующих проблем: а) безопасности судоходства и регулирования движения судов; б) предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения; в) недопущения в проливах рыболовства и уборки рыболовных сетей; г) погрузки или выгрузки любых товаров или валюты, посадки или высадки лиц при нарушении таможенных, фискальных, иммиграционных или санитарных правил. Иностранные суда обязаны соблюдать такие правила. Однако указанные законы и правила не должны допускать дискриминацию по форме или по существу между иностранными судами. Кроме того, применение этих правил не должно сводиться к лишению, нарушению или ущемлению права транзитного прохода. Государства, граничащие с проливами, могут устанавливать морские коридоры и определять схемы разделения движения для судов. Такие морские коридоры или схемы разделения движения должны соответствовать общепринятым международным правилам. В соответствии со ст. 44 Конвенции 1982 г. государства, граничащие с проливами, не должны препятствовать транзитному проходу и должны соответствующим образом оповещать о любой известной им опасности для судоходства в проливе или пролета над ним. Во время транзитного прохода через проливы иностранные суда, в том числе морские научно-исследовательские и гидрографические суда, могут проводить какие бы то ни было исследования или гидрографические съемки без предварительного разрешения государств, граничащих с проливом. Наряду с транзитным проходом в международных проливах существует режим мирного прохода. Однако такой режим применяется в проливах лишь в следующих случаях: а) если проливы исключены из сферы применения режима транзитного прохода; б) если такие проливы находятся между частью открытого моря или исключительной экономической зоны и территориальным морем другого государства. Под мирным проходом понимается такой проход судов, который не нарушает мир, добрый порядок или безопасность прибрежного к проливу государства. В настоящее время в мире насчитывается несколько десятков проливов, используемых для международного судоходства. В международном судоходстве наиболее активно используются Гибралтарский, Черноморские, Балтийские, Малаккский, Сингапурский, Ла-Манш, Датские, Па-де-Кале и Дальневосточные проливы. Правовой режим проливов. Правовой режим Гибралтарского пролива определяется Англо-французской декларацией 1904 г., провозгласившей право свободного прохода судов через' Гибралтарский пролив, а также объявившей об отказе обеих стран от размещения стратегических сооружений на Марокканском побережье. В 1907 г. Великобритания, Франция и Испания заключили соглашение, подтверждавшее свободу судоходства через пролив и предусматривавшее его демилитаризацию. На самом деле Великобритания с 1907 г. владеет военно-морской базой Гибралтара и осуществляет контроль над этой территорией. Пролив открыт для плавания торговых и военных судов всех стран 1. По рекомендации Международной морской организации (ИМО) в проливе установлена система разделения движения. Провод судов по проливу в ясную погоду затруднений не вызывает. Черноморские проливы Босфор, Дарданеллы и Мраморное море имеют очень важное экономическое и военное значение для всех черноморских государств. В настоящее время правовой режим проливов регулируется подписанной в 1936 г. в Монтрё Конвенцией, участниками которой являются Россия, Турция, Болгария, Румыния, Греция, Великобритания, Франция, Украина, Кипр, Италия, Япония и др. Конвенцией провозглашается полная свобода торгового судоходства как в мирное, так и в военное время (если Турция является воюющей стороной, то правом свободного прохода пользуются только суда стран, не оказывающих содействия противнику Турции) . Конвенция 1936 г. разрешает нечерноморским державам проводить через проливы только легкие военные корабли водоизмещением до 10 тыс. т по предварительному уведомлению турецкого правительства. Общий тоннаж всего военного флота нечерноморских держав, который может находиться в состоянии транзита через проливы, ограничивается 15 тыс. т, число одновременно проходящих кораблей — 9, общий тоннаж военного флота нечерноморских держав в Черном море — 30 тыс. т (при возможности его увеличения до 45 тыс. т с ростом тоннажа военно-морских сил черноморских стран). Предельный срок пребывания кораблей нечерноморских держав в Черном море — 21 сутки. Для прохода через проливы военных кораблей черноморских стран ограничений тоннажа не предусмотрено. Подводные лодки должны проходить проливы в над- водном состоянии, а линейные и другие крупнотоннажные корабли — поодиночке в сопровождении не более двух миноносцев. Конвенция 1936 г. не обеспечивает в должной мере законных интересов черноморских государств. Установленный в Монтрё режим проливов предусматривает некоторые ограничения для прохода военных кораблей черноморских государств, признает за всеми странами — участницами Конвенции право на определение режима Черного моря, несмотря на то что некоторые из них (например, Великобритания, Франция и др.) не являются черноморскими державами. Еще на Потсдамской конференции в 1945 г. было признано, что Конвенция о проливах, заключенная в Монтрё, должна быть пересмотрена как не отвечающая современным условиям. Порядок прохода судов через проливы регламентируется многочисленными правилами турецкого правительства и обязательными постановлениями портов. Капитан судна должен заблаговременно, но не менее чем за 24 ч до прихода к проливу Босфор из Черного моря или к проливу Дарданеллы из Эгейского моря, дать радиограмму агентирующей фирме в порт Стамбул, указав название судна, Гринвичское время подхода, следует ли суд- но проливами транзитом или зайдет в один из турецких портов. Во время всех последующих рейсов агентирующей фирме в указанный выше срок передается только информация о времени подхода к проливу Босфор (при следовании из Черного моря) и к проливу Дарданеллы (при следовании из Эгейского моря). Проход судов проливами возможен в любое время суток. В условиях ограниченной видимости запрещается следование судов проливами. Скорость больших судов в проливах Босфор и Дарданеллы не ограничена. Танкерам рекомендуется проходить проливы в светлое время суток. Лоцманская проводка для судов, следующих транзитом через проливы Босфор и Дарданеллы, необязательна. Однако в проливе Босфор она настоятельно рекомендуется в следующих случаях: а) при следовании ночью; б) при проведении в проливе работ, которые могут повлиять на безопасность плавания (например, при строительстве второго моста через Босфор); в) при аварии (на судоходной части пролива), последствия которой затрудняют судоходство; г) при использовании судном турецких буксиров; д) при возвращении судна из продолжительного рейса (6 мес. и более); е) при наличии в проливе Босфор или Дарданеллы сильного течения, при смене течения на обратное. Лоцманская проводка в проливе Босфор обязательна для судов, следующих в порты (из портов) Мраморного моря. Такая проводка обязательна в проливе Дарданеллы между мысом Мехметчиа и портом Гелиболу для судов, следующих в порты (из портов) Мраморного моря. Санитарный осмотр всех судов, приходящих из Черного моря, производится севернее линии, соединяющей светящиеся знаки Бююклиман и Филь. При следовании из Эгейского моря в Черное санитарный осмотр выполняется в южной части акватории порта Чанаккале. За проход проливами помимо санитарного сбора одновременно взимаются спасательный и маячный сборы. Эти сборы, как и санитарный, начисляются по величине чистой вместимости, указанной в судовом мерительном свидетельстве. Сборы взимаются либо за проход проливами в одном направлении, либо с учетом обратного направления. В январе 1994 г. в Турции опубликован Регламент о порядке морского судоходства в зоне проливов и Мраморного моря, который вступил в силу 1 июля 1994 г. Положения Регламента создают неоправданные препятствия для транзитного прохода через проливы вплоть до его приостановления, практически заменяют свободный транзитный проход уведомительным, для некоторых категорий судов или в зависимости от перевозимого груза — разрешительным порядком судоходства. Регламент предусматривает обязательное предоставление судами значительного количества сообщений, применение к транзитным судам мер национального контроля, а к их капитанам и членам экипажей — мер наказания. Турецкий регламент вводит ограничения для прохода крупнотоннажных судов, перевозящих опасные грузы, что влечет экономические потери, в первую очередь для российского танкерного флота. В марте 1994 г. Комитет по безопасности на море ИМО принял Правила и Рекомендации по плаванию судов в Черноморских проливах, которые вступили в силу с 24 ноября 1994 г. Они направлены на обеспечение безопасности судоходства и защиту окружающей среды в рамках существующего режима свободы транзитного прохода через проливы. В ноябре 1998 г. Турция опубликовала Регламент о порядке морского судоходства в турецких проливах. Цель Регламента — регулирование морского судоходства в интересах обеспечения в Черноморских проливах безопасности судоходства, жизни, имущества и окружающей среды. Все суда, входящие в проливы Босфор и Дарданеллы, должны быть «пригодными к морю» согласно законодательству государства флага и международным правилам. Капитаны судов перед входом в проливы должны сделать запись в судовом журнале о том, что основная ходовая и вспомогательные машины должны быть в рабочем состоянии и готовы в любой момент к осуществлению маневрирования. Капитаны, владельцы или агенты судов, перевозящих опасный груз, а также судов водоизмещением 500 брт и более по меньшей мере за 24 ч до входа в Босфор или Дарданеллы представляют в Центр контроля за движением судов в письменном виде уведомление по соответствующей форме. Скорость следования судов проливами Босфор и Дарданеллы составляет 10 миль относительно берега. Они без необходимости не должны обгонять впереди идущее судно. Морское судоходство на всем протяжении проливов или на отдельных их участках может быть временно остановлено администрацией в следующих случаях: а) по причинам крайней необходимости; б) при опасных ситуациях такого рода, как столкновение, посадка на мель, по- жар, требования общественной безопасности, загрязнение окружающей среды; в) при выполнении в общественных интересах крупных строи- тельных работ типа сооружения мостов, тоннелей (бурения и при подобных надводных или подводных работах); г) в случаях, требующих временной остановки движения, при возникновении серьезной и неожиданной опасности для судоходства. Введение Турцией системы обслуживания судов при проходе их проливами привело к неоправданному простою судов и повышению фрахтовых сборо . На Балтийские проливы (Зунд, Большой Бельт и Малый Бсльт) распространяется особый правовой режим. Порядок прохода судов через Балтийские проливы определен законодательством проливных стран и рекомендациями ИМО. Лоцманская проводка при плавании через Балтийские проливы необязательна. Однако капитану судна, редко проходящему через Балтийские проливы, настоятельно рекомендуется пользоваться услугами государственных лоцманов Дании и Швеции, имеющих соответствующие дипломы. Основные датские лоцманские станции, обслуживающие суда при плавании в Балтийских проливах, находятся в портах Скаген и Рено и гавани Сподсбьерт (проливы Каттегат и Большой Бельт), в порту Хельсингёр, Копенгаген и гавани Драгер (Большой Зунд). Заявку на лоцмана следует подавать за 12 ч до подхода к соответствующей лоцманской станции. В соответствии с рекомендацией ИМО танкерам с осадкой 7 м и более, груженным нефтью, а также танкерам, груженным химикалиями, и судам (независимо от их размера), перевозящим газы, при плавании в проливе Зунд рекомендуется на отдельных участках пользоваться услугами лоцманской службы Дании и Швеции. На основании Королевского указа от 16 сентября 1971 г. лоцманская проводка в водах Швеции обязательна для следующих судов: 1) для танкеров валовой вместимостью более 1600 per. т, груженных сырой нефтью, нефтепродуктами, спиртом, сложными и простыми эфирами и другими химическими веществами и представляющих опасность для окружающей среды; 2) для танкеров валовой вместимостью более 1200 per. т, груженных сырой нефтью или другими перечисленными в п. 1 веществами, при плавании в Гётеборгских шхерах и в районе между параллелью маяка Тистларна и параллелью светящегося знака Стура-Пельсан. Право на лоцманскую проводку в проливе Зунд предоставлено датским и шведским лоцманам в равной степени. Заявки на лоцмана можно подавать на лоцманскую станцию гавани Драгер. Проливы Ла-Манш и Па-де-Кале. Порядок прохода судов регламентируется законодательствами Франции и Великобритании, а также рекомендациями ИМО. Суда, следующие через пролив Ла-Манш, обязаны пользоваться системой разделения движения. Всем судам при плавании в проливах Ла-Манш и Па-де-Кале рекомендуется пользоваться навигационной информацией, передаваемой радиостанциями Великобритании и Франции, и нести непрерывную вахту на УКВ-радиостанции. Суда, имеющие повреждения, влияющие на безопасность плавания, должны принять соответствующие меры для устранения повреждения до того, как они войдут в пролив Па-де-Кале. Танкеры длиной более 70 м с грузом углеводородов при подходе к территориальным водам Франции в Северном море и проливе Ла-Манш к востоку от гавани Гавр-Антифер должны держаться на рас- стоянии не менее 7 миль от французского побережья. Капитан любого французского или иностранного судна, которое нарушит правила, относящиеся к системам разделения движения, или правила в отношении минимального удаления от берега при прохождении вдоль французского побережья, будет подвергнут тюремному заключению на срок от 1 мес. до 2 лет и штрафу от 500 до 50 000 франков или только одному из этих двух видов наказания. Однако если нарушение допускается судном, перевозящим нефтепродукты или другие опасные вещества, то штраф составляет от 50 000 до 1 000 000 франков. В водах Великобритании во всех портах и гаванях северного побережья пролива Ла-Манш имеются дипломированные лоцманы. В этих водах лоцманская проводка обязательна. В целях обеспечения безопасности плавания и уменьшения риска загрязнения французского и британского побережий правительства Великобритании и Франции учредили систему донесения о движении судов (МАРЕП) в проливе Ла-Манш. Эта система предусматривает, что определенные категории судов посылают донесения на ряд выделенных для этой цели береговых радиостанций при плавании в системах раздления движения у о-ва Уэссан, в проливе Ла-Манш и прилегающих к зонам прибрежного плавания. Береговые радиостанции будут сообщать судам о любом известном им происшествии, которое может отразиться на безопасности плавания этих судов в указанных районах. В соответствии с этой системой всем судам, находящимся в проливе Ла-Манш, также предлагается посылать соответствующие донесения. Магелланов пролив заключенным в 1881 г. Договором между Чили и Аргентиной объявлен навсегда демилитаризованным, нейтрализованным и свободным для судоходства всех стран. В 1941 г. Чили и Аргентина заключили новое Соглашение о совместном укреплении пролива, а также о закрытии прохода через пролив ночью, чем нарушается принцип свободы судоходства. Лоцманская проводка по проливу обязательна для всех иностранных судов. Заявка на лоцманов подается заблаговременно. Суда, следующие через пролив из Атлантического океана на запад, должны подавать ее не менее чем за 4 сут. Однако танкеры типа VLCC 1 должны подавать заявку за 7 сут. и подтверждать ее в дальнейшем за 72, 24, 12 ч до прибытия к месту приема лоцманов у мыса Посесьон. Суда, намеревающиеся пройти Магеллановым проливом как на за- пад, так и на восток, должны не позднее чем за 12 ч до входа в пролив сообщить об этом морским властям порта Пунта-Аренас. В сообщении указываются следующие сведения: название судна; предполагаемое время прибытия ко входу в пролив; длина судна; наибольшая осадка; валовая вместимость; порт назначения; предполагаемое время прибытия к месту приема лоцмана или к районам ожидания. В целях контроля судоходства суда, следующие по проливу, должны сообщать морским властям порта Пунта-Аренас: о времени прибытия в пролив и выходе из него; предполагаемом времени прохода через про- ход Пасо-Тортуосо и проливы Первый и Второй; проходе вблизи маяка Данджнесс, светящегося знака Анкшес-Айлетс, а также вблизи острова Теймар или мыса Пилар; свои координаты через каждые 4 ч. Малаккский и Сингапурский проливы играют большую роль в между- народном судоходстве. Через них проходят основные морские пути из Европы на Дальний Восток, в Юго-Восточную Азию и Австралию 2. В Малаккском и Сингапурском проливах с 1 мая 1981 г. введена в действие одобренная ИМО система установления путей, состоящая из системы разделения движения в Малаккском проливе в районе банки Уан-Фатом, а также системы разделения движения в юго-восточной части Малаккского пролива, переходящей в систему разделения движения в Сингапурском проливе. Эта система установлена также в районе повышенной осторожности плавания, расположенном в восточной части Сингапурского пролива. Согласно Правилам плавания судов в Малаккском и Сингапурском проливах (в редакции 1989 г.) суда с большой осадкой и суда классаVLCC при плавании по проливам должны на всем пути следования иметь запас глубины под килем не менее 3,5 м, а также принимать все необходимые меры предосторожности, особенно при плавании по системам разделения движения. Всем судам с большой осадкой и судам класса VLCC, плавающим в системах разделения движения, рекомендуется пользоваться услугами лоцманских служб соответствующих стран. Судам класса VLCC и судам с большой осадкой рекомендуется идти со скоростью не более 12 узлов относительно дна. Судам класса VLCC, судам с большой осадкой, а также трудно управляемым, неповоротливым и громоздким буксирам рекомендуется принимать участие в Добровольной системе подачи донесений о своем движении. В соответствии с этой системой такие суда за 8 ч до входа в пролив передают морскому начальнику порта Сингапур через радио- станцию Сингапур донесения, содержащие название судна, его дедвейт, осадку, скорость и предполагаемое время прохождения маяков Уан-Фатом, Хорсберг и Рафас. Эта радиостанция передает навигационные предупреждения, содержащие подробные сведения о движении судов. Всем судам, следующим по Малаккскому и Сингапурскому проливам, рекомендуется сообщать по радио властям ближайших портов о случаях повреждений, выхода из строя или изменений местоположения средств навигационного оборудования в проливах. В полосах систем разделения движения или вблизи них могут встретиться местные суда, которые не соблюдают по незнанию международные правила и законы, поэтому необходимо предусмотреть все меры предосторожности, общепринятые как в обычной морской практике, так и при особых обстоятельствах. Помимо международных норм режим прохода судов через Малаккский и Сингапурский проливы регламентируется национальным законодательством прибрежных государств. Все торговые суда при заходе в территориальные воды Таиланда в светлое время суток должны поднимать свой государственный флаг и не спускать его до тех пор, пока на борт судна не прибудет капитан порта. Научно-исследовательским судам разрешается пребывание в территориальных водах Индонезии не более 3 сут. При этом необходимо направлять предварительное уведомление (за 14 сут.) по дипломатическим каналам, указав название и тип судна, размеры, водоизмещение, позыв- ной, фамилию капитана, численность экипажа, наличие пассажиров или груза, последний порт захода и следующий порт захода после выхода из территориальных вод Индонезии. Мессинский пролив принадлежит Италии, но является одним из судоходных путей международного значения. Несмотря на то что пролив достаточно глубок и свободен от опасностей, плавание затрудняется наличием сильных течений и водоворотов. Определенную опасность представляют шквалы, срывающиеся с берегов. Все суда, проходящие по этому проливу, должны: а) нести постоянную радиовахту на УКВ (канал 16); б) соблюдать особую осторожность и поддерживать повышенную готовность к маневру; в) постоянно контролировать свое местоположение и сообщать его по требованию морских властей. В северной части пролива установлена линия разделения движения. Суда, проходящие транзитом по проливу, должны идти справа от линии движения. В этом проливе запрещено плавание судов валовой вместимостью 50 000 per. т и более, перевозящих грузы, представляющие угрозу загрязнения морской среды. В проливе установлена обязательная лоцманская проводка для судов валовой вместимостью 15 тыс. per. т и более, а также для судов 6000 per. т, перевозящих грузы, представляющие угрозу загрязнения морской среды. Такие суда должны сообщать не позднее чем за 12 ч до подхода к проливу на радиостанцию Мессинга (частота 2182 кГц, позывной 1ДГ) следующую информацию: а) название судна; б) государственную принадлежность; в) позывной судна; г) валовую вместимость; д) категорию и количество груза, представляющего угрозу загрязнения морской среды; е) предполагаемое время прибытия к мысу Пелоро или мысу Сан-Райнери, которое должно быть подтверждено не менее чем за 1 ч на УКВ (канал 16). Все остальные суда до подхода к проливу должны сообщать выше- указанную информацию не менее чем за 2 ч. Для парусных судов установлены особые правила плавания Мессинский проливом. Баб-эль-Мандебский пролив соединяет Красное море с Аденским заливом. Правовой режим прохода судов специальным международно-правовым документом не установлен. При проходе судов следует строго выполнять общие правила прохода судов через международные проливы, содержащиеся в Женевских конвенциях по морскому праву 1958 г., Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. и конвенциях относительно обеспечения безопасности мореплавания и охраны морской среды 1 . В проливе (проход Лардж-Стрейт) установлена система разделения движения судов. Вдоль проходов Лардж-Стрейт и Смолл-Стрейт проложены подводные кабели. Дальневосточные проливы (Лаперуза, Сангарский и Корейский) не являются основными мировыми водными путями. Они служат для выхода из Японского моря в океан. Режим этих проливов не определяется международными соглашениями. Проход через них осуществляется на основе принципа свободы открытого моря. В соответствии с Законом о территориальном море Японии 1996 г. и Законом Республики Корея о территориальном море от 30 апреля 1978 г. в Сангарском и Корейском проливах гарантируется свобода транзитного прохода всех судов. Проливы Вилькицкого, Шокальского, Дмитрия Лаптева и Санникова находятся на трассе Северного морского пути и входят в состав территориального моря Российской Федерации. Ввиду весьма сложной навигационной и ледовой обстановки и в целях обеспечения безопасности мореплавания в этих проливах обязательна ледокольно-лоцманская про- водка всех судов.

Литература.

1. Лукашук И.И. Международное право. Особенная часть. - М., 1997.
2. Международное право: Учебник/ Отв. ред. Колосов Ю.М. и др. - М., 2001.
3. Международное право: Учебник/ Отв.ред. Кузнецов В.И. и др.- М., 2001.
4. Международное публичное право: Учебник, 2-е изд./Отв.ред. Бекяшев К.А.- М., 1999.

**Учреждение образования**

**Федерации профсоюзов Беларуси**

**«Международный институт трудовых и социальных отношений»**

**Гомельский филиал**

**Кафедра правоведения**

**Сурс**

***по курсу: «Международное публичное право»***

## на тему: «Международное морское право»

 **Выполнила:**

 **студентка**

 **группы 674**

 **Курашова В. О.**

**Гомель 2009**