ПЛАН

**Введение. 2**

**1. Внутренние воды – вид морских пространств. 4**

### *1.1 Классификация морских пространств. 4*

### *1.2 Понятие внутренних морских вод. 6*

### 2. Порядок захода иностранных судов в морские порты. 9

**3. Правовой статус и порядок пребывания иностранных**

**судов в морских портах. 14**

# *3.1 Административная юрисдикция государства порта. Санитарный режим. 16*

# *3.2 Уголовная юрисдикция государства порта . 17*

# *3.3 Гражданская юрисдикция государства порта. 19*

## ***3.4 Иммунитет иностранных государственных невоенных и военных судов. 19***

**4. Право контроля государства порта за соблюдением**

**исполнения некоторых международных соглашений.**  **22**

#### Заключение. 26

**Список литературы. 27**

**Задачи. 28**

**Введение.**

Издавна пространства морей и океанов служат че­ловечеству в качестве поприща разнообразной деятель­ности (мореплавания, добычи живых и неживых ре­сурсов моря, научных исследований и др.). В процессе этой деятельности государства и международные орга­низации вступают в отношения друг с другом, которые регулируются юридическими нормами, взаимосвязанны­ми и составляющими в целом область международ­но-правового регулирований, называемую международ­ным морским правом.

Международное морское право является органичес­кой частью общего международного права: оно руковод­ствуется предписаниями последнего о субъектах, источ­никах, принципах, праве международных договоров, ответственности и др., а также взаимосвязано и взаимо­действует с другими его отраслями (международное воздушное право, космическое право и т.д.). Разу­меется, субъекты международного права при осуществле­нии своей деятельности в Мировом океане, затрагиваю­щей права и обязанности других субъектов международ­ного права, должны действовать не только в соответствии с нормами и принципами международного морского права, но также с нормами и принципами международ­ного права в целом, включая Устав Организации Объединенных Наций, в интересах поддержания меж­дународного мира и безопасности, развития международ­ного сотрудничества и взаимопонимания.

Международное морское право является одной из наиболее древних частей международного права, уходя­щей своими корнями в эпоху античного мира. Но его кодификация впервые была осуществлена лишь в 1958 году в Женеве І Конференцией ООН по морскому праву, которая одобрила четыре конвенции: о территориаль­ном море и прилежащей зоне; об открытом море; о кон­тинентальном шельфе; о рыболовстве и охране живых ресурсов моря. Эти конвенции и в настоящее время имеют силу для участвующих в них государств. Положе­ния этих конвенций в той степени, в которой они декла­рируют общепризнанные нормы международного права, в частности международные обычаи, должны уважаться и другими государствами. Но при этом надо иметь в виду, что вскоре после принятия Женевских конвенций по морскому праву 1958 года новые факторы истори­ческого развития, в частности появление в начале 60-х годов большого числа независимых развивающихся госу­дарств, потребовавших создания нового морского пра­ва, отвечающего интересам этих государств, равно как возникновение в результате научно-технической револю­ции новых возможностей освоения Мирового океана и его ресурсов, привели к глубоким изменениям между­народного морского права. Эти изменения и нашли отражение в Конвенции ООН по морскому праву 1982 года, которую подписали 157 государств, а также ЕЭС и от имени Намибии Совет ООН по Намибии.

Некоторые подсчеты показывают, что в целом в Конвенции содержится примерно 1500 норм и положений, создающих конкретные обязательства для государств по их выполнению и соблюдению. Из этого числа сотни норм совершенно новых.

Принятия такого рода норм привело к существенному изменению правового режима морских пространств, к установлению новых правоотношений между государствами при пользовании морями и океанами, их ресурсами.

Новые нормы относятся как к режимам открытого моря, территориального моря, приливов, архипелажных вод государств-архипелагов, исключительных экономических зон и континентального шельфа, режиму островов, замкнутых и полузамкнутых морей, так и к правам внутриконтинентальных государств на доступ к морю, мерам по предотвращению загрязнения морской среды и т.д.

Особое место в Конвенции занимают нормы, направленные на регламентацию использования морских пространств.

Помимо указанных выше конвенций международное морское право включает зна­чительное число других международных соглашений и международных обычаев, которые определяют правовой режим морских пространств. На правовом режиме внутренних вод я хочу подробнее остановиться в своей курсовой.

**1. Внутренние воды – вид морских пространств.**

* 1. ***Классификация морских пространств.***

Пространства морей и океанов на нашей планете с международно-правовой точки зрения подразделяют­ся на:

1) пространства, находящиеся под суверенитетом различных государств и составляющие территорию каж­дого из них;

2) пространства, на которые не распро­страняется суверенитет ни одного из них.

Принадлежность части Мирового океана к одному из указанных видов морских пространств определяет, таким образом, правовое положение, или правовой статус, этой части моря. Правовой же статус какого-либо морского пространства оказывает большое воздействие на порядок установления и содержания правового режима, регули­рующего деятельность в данном пространстве. При этом, естественно, учитываются и иные обстоятельства, в част­ности значение соответствующего морского пространства для коммуникаций и различных видов сотрудничества между государствами.

В состав территории страны, имеющей морское побережье, входят части моря, расположенные вдоль его берегов и именуемые внутренними морскими водами и территориальным морем (или территориальными во­дами — оба термина равнозначны). В состав террито­рии государств, состоящих полностью из одного и более архипелагов, входят архипелажные воды, расположен­ные между островами внутри архипелага.

Внутренние морские воды, территориальное море и архипелажные воды — лишь небольшая часть Мирового, океана. Огромные пространства морей и океанов за их пределами не входят в состав территории и не подчине­ны суверенитету ни одного из государств, то есть имеют иной правовой статус. Однако классификация морских пространств только на основании их правового статуса не носит исчерпывающего характера. Как показывает практика, два, а иногда и более, морских пространства, имеющих одинаковый правовой статус, тем не менее име­ют различные правовые режимы, которые регулируют в каждом из них соответствующую деятельность. Право­вой режим внутренних морских вод в некоторых важ­ных аспектах отличается от правового режима террито­риального моря, а правовой режим архипелажных вод не совпадает с правовым режимом ни внутренних вод, ни территориального моря, хотя все эти три части морских вод считаются соответственно водами прибреж­ного государства, то есть имеют единообразный право­вой статус. Еще более пеструю картину можно наблю­дать в рамках морских пространств, не подпадающих под суверенитет ни одного из государств и находящих­ся за пределами территориальных вод. Они состоят из районов, отличающихся друг от друга специфиче­ским правовым режимом (прилежащая зона, исключи­тельная экономическая зона, континентальный шельф и т. д.).

Указанные обстоятельства учитываются при класси­фикации морских пространств.

Отдельный вид морских пространств составляют проливы, используемые для международного судоходст­ва. В их пределах находятся воды, имеющие не только различные правовые режимы, но и различный правовой статус. Поэтому сами эти проливы делятся на ряд категорий.

Своеобразна ситуация с некоторыми важнейшими морскими каналами. Они, будучи искусственными соору­жениями прибрежного государства и его внутренними водами, ввиду большого значения для международного судоходства подчинены специфическому международно-правовому режиму.

Таким образом, правовая классификация морских пространств должна осуществляться с учетом правового статуса и особенностей правового режима конкретного морского пространства. Этот подход соответствует исто­рически сложившейся традиции и в своей основе опи­рается также на Конвенцию по морскому праву 1982 года.

***1.2******Понятие внутренних морских вод.***

В состав территории каждого государства, имеющего морское побе­режье, входят внутренние морские воды. Международ­ные соглашения и национальные законы различных государств относят к ним воды, находящиеся между берегом государства и прямыми исходными линиями, принятыми для отсчета ширины территориального моря. Внутренними морскими водами прибрежного государства считаются также:

1. акватории портов, ограниченные линией, проходящей через наиболее удаленные в сторону моря точки гидротехнических и других сооружений портов;
2. мо­ря, полностью окруженные сушей одного и того же государ­ства (например, Аральское море), а также моря, все побережье которых и оба берега соединения с другим морем (или океаном) принадлежат одному и тому же государству (например, Азов­ское море. Белое море);
3. морские бухты, губы, лиманы и заливы, берега которых принадлежат одному и тому же государству и ширина входа в которые не превышает 24 морских миль.

Если ширина входа в залив больше 24 морских миль, то для отсчета внутренних вод в этом заливе проводится прямая исходная линия в 24 морские мили внутри залива от берега к берегу, но таким образом, чтобы ею было отграничено воз­можно большее водное пространство. Это же правило приме­няется к морским бухтам, губам и лиманам.

В состав государственной территории некоторых морских государств входят также исторические воды. В частности, Кон­венция о территориальном море и прилежащей зоне и Конвенция ООН по морскому праву подтвердили международную прак­тику, согласно которой некоторые заливы, независимо от ширины входа, считаются внутренними водами прибрежного государства в силу исторической традиции. Такие заливы на­зываются „историческими". К ним, например, относится на Дальнем Востоке залив Петра Великого до линии, соединяю­щей устье реки Тюмень-Ула с мысом Поворотный (ширина входа 102 морские мили). Его статус как исторического залива был определен Россией в 1901 году в правилах морского рыб­ного промысла в территориальных водах Приамурского генерал-губернаторства, а также в соглашениях с Японией по вопросам рыболовства 1907, 1928, 1944 годов. Этот статус залива Петра Великого был подтвержден изданным в 1957 году Постановле­нием Совета Министров СССР. Историческим заливом СССР является также Чешская губа в Баренцевом море, которая глубоко вдается в сушу и окружена ею.

Канада считает историческими водами Гудзонов залив (ширина входа около 50 морских миль), Норвегия - Варангерфьорд (ширина входа 30 морских миль), Тунис - Габесский залив (ширина входа 50 морских миль).

Доктрина международного права также не ставит под сомне­ние право государств объявлять некоторые заливы, окруженные сушей одного государства, но имеющие ширину входа более 24 морских миль, историческими заливами. Так, Д. Коломбос полагает: „В силу исторических или освященных давностью оснований, либо оснований, покоящихся на особенностях залива, прибрежное государство вправе притязать на более широкий пояс береговых вод, если оно может доказать, что оно дли­тельное время осуществляло верховенство над данным заливом и что такое притязание прямо или молчаливо признано подав­ляющим большинством других государств". Следовательно, по мнению Д. Коломбоса, для объявления государством како­го-либо залива историческим необходимо прежде всего выдви­нуть либо исторические основания, либо основания, вытекаю­щие из особенностей залива. Подобная позиция характерна и для значительного числа других авторов — специалистов между­народного права.

Международное договорное право до сих пор не содержит определений понятий „исторические воды" или „исторический залив" и не предусматривает оснований для объявления государ­ствами своих прав на такие морские воды. Генеральная Ассам­блея ООН еще в 1959 году (резолюция 1453 (XIV) от 7 декабря 1959 г.) поручила Комиссии международного права изучить данный вопрос и направить полученные результаты государ­ствам — членам ООН. Эта работа не завершена.

Правовой режим внутренних морских вод устанав­ливается прибрежным государством по его усмотрению. В частности, судоходство и рыболовство во внутренних морских водах, а также научная и изыскательская деятельность регулируются исключительно законами и правилами прибрежного государства. В этих водах ино­странцам обычно запрещено заниматься любыми про­мыслами и исследовательской деятельностью без спе­циального разрешения. Как правило, любые иностран­ные суда могут заходить во внутренние воды другого государства с разрешения последнего. Исключением яв­ляются случаи вынужденного захода судов ввиду стихий­ного бедствия, а также воды открытых портов.

Военные корабли, находящиеся в иностранных внутренних водах с согласия прибрежного государства, пользуются имму­нитетом от юрисдикции прибрежного государства. Однако они обязаны соблюдать законы и правила последнего, а также соответствующие принципы и нормы международного права (запрещение угрозы силой или ее применение, уважение тер­риториальной неприкосновенности, невмешательство и др.).

**2. Порядок захода иностранных судов в морские порты.**

Воды морских портов — часть внутренних морских вод прибрежного государства. Как сказано в ст. 11 Конвенции ООН по морскому нраву, «наиболее выдающиеся в море посто­янные портовые сооружения, которые являются составной частью системы данного порта, рассматриваются как часть берега». Ввиду этого акватория морского порта оказывается как бы окруженной берегами прибрежного государства.

Прибрежное государство вправе само определять порядок доступа в свои порты судов других стран, а также правовой режим их пребывания там. Оно решает, открывать или нет те или иные из своих портов для захода иностранных судов. Это положение получило отражение в заключенной в 1923 году в Женеве Конвенции о режиме морских портов.

В некоторых доктринах иногда встречается мнение о том, что морские торговые порты должны оставаться открытыми для всех государств, и торговые суда всех стран имеют право захода в любой морской порт, служащий для внешней тор­говли. Однако эта точка зрения не соответствует современно­му состоянию международного морского права. Практика государств основана на уважении полного суверенитета при­брежного государства над его внутренними морскими водами, включая морские порты. Именно этим объясняется то обстоя­тельство, что ни Конвенция о территориальном море и при­лежащей зоне, ни Конвенция ООН по морскому праву, участ­ники которой сознают, как отмечено в ее преамбуле, «тесную взаимосвязь проблем морского пространства и необходимость рассматривать их как единое целое», не устанавливают тем не менее правового режима внутренних морских вод в целом или какой-либо их части. Установление указанного правового режима является суверенной прерогативой прибрежного го­сударства.

Такой же прерогативой является право прибрежного го­сударства объявлять любой свой порт открытым или закрытым для захода иностранных судов. Однако в интересах поддержания и развития международных экономических и иных отношений прибрежные государства обычно открывают многие из своих портов для свободного захода иностранных невоенных судов без различия их флагов и дискриминации, а также заключают по некоторым вопросам, касающимся пребывания иностранных судов в них, международные соглашения. Как правило, для посещения открытых портов не требуется запрашивать у властей прибрежного государства разрешение на заход или направ­лять им уведомление об этом.

В морские порты, не объявленные открытыми, заход ино­странных судов допускается только с разрешения властей прибрежного государства, полученного в порядке, установлен­ном этим государством. Исключение допускается, как пока­зывает всеобщая практика и, следовательно, международный обычай, только в случаях вынужденного захода судна (авария, необходимость в медицинской помощи и др.). О таком заходе судно должно сообщить властям соответствующего морского порта.

В последние годы в связи с возникшей угрозой загрязнения морской среды, появлением судов с ядерными двигателями, возросшей интенсивностью морского судоходства и по неко­торым другим соображениям прибрежные государства стали принимать правила, которые или ограничивают заход в откры­тые порты некоторых категорий иностранных судов, или же устанавливают определенные условия, без выполнения которых иностранное судно может быть не допущено в открытый морской порт. Так, законодательством Швеции, Дании, Фин­ляндии, Марокко и других стран введен разрешительный поря­док для захода в их порты государственных некоммерческих судов.

Естественно, международное право не может вопреки согласию государств ограничивать законные проявления су­веренной воли государств, включая их право на регулирование допуска иностранных судов в свои порты. В. А. Киселев спра­ведливо заметил, что право прибрежного государства предъ­являть к иностранным судам определенные требования в ка­честве условия допуска в порты вытекает из его суверенитета над внутренними морскими водами и что это право должным образом учтено как в Конвенции о территориальном море и прилежащей зоне (и. 2 ст. 16), так и в Конвенции ООН по морскому праву (и. 2 ст. 25). Указанные нормы конвенций, пишет В. А. Киселев, означают, что прибрежное государство не только может предъявлять национальные требования в ка­честве условия допуска иностранных судов в порты, но даже препятствовать заходу в территориальные воды направляю­щихся в его порты судов, которые не отвечают таким требованиям. Вместе с тем следует уточнить, что прибрежное го­сударство может в данном случае воспрепятствовать заходу иностранного судна, направляющегося, как гласят положения конвенций, во внутренние воды, а не в территориальное море или территориальные воды.

Столь же определенно такое правомочие вытекает также из п. 3 ст. 211 Конвенции ООН по морскому праву, который предусматривает право государств устанавливать «особые требования для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды в качестве условия для захода иностранных судов в их порты или внутренние воды и для остановки у их прибрежных терминалов». Это право закреплено также в ряде других международных согла­шений, в частности в Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, гл. VIII которой требует, чтобы иностранные ядерные суда перед заходом в порт пред­ставляли прибрежному государству информацию о безопас­ности такого захода. Если прибрежное государство сочтет, что заход атомного судна представляет угрозу для водных путей или окружающей морской среды и т. д., то оно может не допустить такое судно в свой порт.

Однако, характеризуя суверенное право прибрежного государства не допускать захода иностранных судов в его мор­ские порты в порядке предупреждения любого нарушения условий, на которых эти суда допускаются им в свои порты и внутренние воды, нужно иметь в виду, что это право не осу­ществляется произвольно. Условия допуска иностранных судов в порты формулируются в соответствующих законах и пра­вилах прибрежного государства, публикуемых им в «Извещени­ях мореплавателям» или иным должным образом. Естественно, что прибрежное государство не может выходить за рамки уста­новленных им самим предписаний. Вместе с тем поскольку при­брежное государство открывает свои порты для международного общения и в интересах развития международного сотрудничест­ва, указанные законы и правила должны приниматься с учетом как общепринятых международных стандартов и практики, так и интересов международного сотрудничества, в том числе и в от­ношении регулирования допуска иностранных судов в порты и обращения с ними там без какой-либо дискриминации. В про­тивном случае такие законы и правила не только не будут соот­ветствовать интересам равноправного международного сот­рудничества, но и способны причинить ему ущерб.

Совершенно очевидно, что «выборочные» запреты на за­ходы иностранных судов в открытые для международного судоходства порты по политическим мотивам ведут к подрыву принципа международного сотрудничества и являются актами дискриминации, противоречащими принципу суверенного равенства и равноправия государств. На этом поприще, как из­вестно, систематически проявляют себя США и некоторые из их союзников. На протяжении многих лет американские власти заносили в «черные списки» морские суда, посещавшие порты Кубы, и на этом основании не допускали их в порты США. В настоящее время в порты США запрещен доступ судов, пла­вающих под флагом Албании, Кубы, Кампучии, КНДР и Вьет­нама, а для судов, имеющих национальность государств — участников Варшавского Договора, заход запрещен в 11 аме­риканских портов. При этом для судов ряда социалистических стран установлено требование заблаговременного запроса о разрешении на заход даже в открытые для них порты.

Некоторые государства требуют получения предваритель­ного разрешения для захода в свои порты научно-исследова­тельских или ледокольных судов. Вряд ли такого рода тре­бования соответствуют общим принципам мореплавания и поощрения научных исследований. Указанные требования явно расходятся с положениями Конвенции ООН по морскому праву, которая устанавливает, что прибрежные государства прини­мают меры для облегчения .доступа в свои гавани и содействия в предоставлении помощи морским исследовательским судам, соблюдающим положения конвенции (ст. 255).

Что касается военных кораблей, то, как и в любую часть внутренних морских вод, в морские порты, в том числе откры­тые, указанные корабли могут заходить по получении пред­варительного разрешения или приглашения (например, нанести визит вежливости) прибрежного государства либо, если зако­нодательство прибрежного государства это допускает, после предварительного уведомления. Прибрежное государство может устанавливать число и класс (равно как порядок и срок пре­бывания) иностранных военных кораблей, допускаемых в его порты.

**3. Правовой статус и порядок пребывания иностранных судов в морских портах.**

Поскольку акватория морского порта находится под пол­ным и исключительным суверенитетом прибрежного государства, иностранные невоенные суда, находящиеся в порту, подчиняются законам и правилам прибрежного государства. Эти законы и правила касаются пограничного, таможенного, са­нитарного и навигационного режимов; налогов, сборов и пошлин; осуществления погрузочно-разгрузочных работ; посадки и высадки пассажиров; безопасности судоходства и производимых работ; порядка схода на берег и пребывания на берегу членов экипажа и т. д.

Распространение на внутренние воды, включая порты, суверенной власти прибрежного государства предопределяет также подчинение иностранных невоенных судов администра­тивной и гражданской юрисдикции прибрежного государства с изъятиями, относящимися к государственным морским судам или судам, находящимся на государственной службе, о чем будет сказано ниже. Однако в соответствии со сложившейся международной практикой прибрежное государство, как общее правило, не осуществляет своей юрисдикции по делам, отно­сящимся к внутреннему распорядку на иностранном судне, находящемся в его порту, включая гражданские и трудовые споры, если только происходящее на судне не угрожает спокой­ствию порта. Как правило, прибреж­ное государство не вмешивается в вопросы внутреннего рас­порядка судна, гражданские и трудовые споры моряков, возникающие в связи с их службой на судах.

Такая практика нашла подтверждение во множестве дву­сторонних договоров государств по вопросам торгового судо­ходства, в том числе заключенных Советским Союзом с раз­личными странами. Согласно п. 1 ст. 14 морского соглашения между правительствами СССР и Французской Республики от 20 апреля 1967 г., «судебные власти одной Договаривающейся стороны не будут принимать к рассмотрению гражданские дела, возникающие из споров между капитаном и любым членом экипажа судна другой Договаривающейся стороны относительно оплаты труда или договора о найме, иначе как по просьбе или с согласия консульского должностного лица страны флага судна».

Аналогичные положения можно найти также в соглашении между правительствами СССР и Нидерландов о торговом судо­ходстве от 28 мая 1969 г. (ст. 13) и в договоре между СССР и Великобританией о торговом судоходстве от 3 апреля 1968 г. (ст. 16).

Ряд других аспектов правового режима морских портов и обращения с иностранными судами в них регулируются также соглашениями, обычно заключаемыми на двусторонней основе.

Опираясь на национальное законодательство, двусторонние соглашения о торговом судоходстве и международные обычаи, можно считать, что в настоящее время в области обращения с иностранными судами и оказания им услуг в морских портах прибрежное государство применяет один из двух режимов:

 а) национальный режим, предусматривающий такое же обра­щение в порту, какое предоставляется этим государством своим национальным судам в отношении доступа в порт, уплаты портовых сборов и налогов, посадки и высадки пассажиров, использования причалов и оборудования, погрузки и выгрузки грузов, использования других услуг, предназначенных для мореплавания и осуществления обычных коммерческих опе­раций;

б) режим наибольшего благоприятствования, или наи­более благоприятствуемой нации, который предусматривает предоставление условий не худших, чем те, которыми поль­зуются суда какого-либо третьего государства. Например, национальный режим предоставлялся судам под флагом СССР во французских морских портах и под флагом Франции в совет­ских портах по морскому соглашению от 20 апреля 1967 г. (ст. 6).

Соглашение между СССР и Эфиопией от 4 августа 1978 г. предусматривало для судов обеих стран режим наибольшего благоприятствования (ст. IV).

Обычно в двусторонних договорах или в национальных законах, касающихся обращения с иностранными судами в морских портах, указывается, в каких случаях предоставляется тот или иной режим.

Пользование иностранными морскими портами, как прави­ло, производится с обязательной уплатой установленных при­брежным государством сборов, пошлин и налогов (корабельные, маячные, причальные, лоцманские и др.). Отдельно начисля­ются таможенные пошлины. Однако имеются порто-франко и вольные гавани (например, Лас-Пальмас на Канарских остро­вах), при заходе в которые морские суда и грузы на них осво­бождаются от уплаты таможенных пошлин.

# *3.1 Административная юрисдикция государства порта. Санитарный режим.*

Власти государства порта осуществляют административную юрисдикцию в отношении невоенных иностранных судов, допу­скаемых в данный порт. Она проистекает из суверенитета го­сударства и является исключительной. Из нее могут допускаться изъятия на основе международных соглашений, заключенных государством порта, или международных обычаев.

Административная юрисдикция осуществляется государст­вом путем установления порядка посадки и высадки пассажиров, погрузочно-разгрузочных работ, сбора налогов и пошлин, оформ­ления документации и т. д.

Некоторые стороны административной юрисдикции при­брежного государства регламентируются международными соглашениями. Конвенция по облегчению международного морского судоходства 1965 года предусматривает единооб­разную документацию, которая представляется иностранным судном властям порта, а также устанавливает единообразие других формальностей, их сокращение, упрощение и ускорение процедуры захода, пребывания и отхода судов и т. д. Участника­ми конвенции могут быть как прибрежные, так и не имеющие выхода к морю государства. Положения конвенции не приме­няются к военным кораблям.

Санитарный режим и контроль за его соблюдением осу­ществляются прибрежным государством на основе междуна­родных правил. В выработке и применении их государства накопили большой опыт. Такие правила начали приниматься еще в начале XX века - в 1903 году. В 1926 году была принята универсальная Международная санитарная конвенция. Эта кон­венция была заменена Международными санитарными прави­лами 1951 года, которые были изменены и уточнены в 1969 году Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ). В настоящее время действуют Международные санитарные правила с изме­нениями и дополнениями 1969 года.

Международные санитарные правила вводятся в действие в той или иной стране соответствующим актом компетентного государственного органа (например, правилами министерства здравоохранения).

Если иностранное судно не выполняет правил санитарного режима, то оно не подлежит задержанию в порту (за исключени­ем времени, необходимого для принудительной санитарной обра­ботки при заражении желтой лихорадкой). Оно может выйти из порта, но в течение всего рейса не может заходить в другие порты государства, правила которого им были нарушены.

# *3.2 Уголовная юрисдикция государства порта.*

В принципе рассмотрение уголовных дел, касающихся членов экипажа и других лиц, находящихся на борту иностран­ных судов во время их пребывания в порту какого-либо государства, входит в компетенцию судебных учреждений при­брежного государства.

Виновные в совершении правонарушений и преступлений могут быть преданы суду в порту пребывания морского судна (с соблюдением, конечно, законов страны пребывания и норм международного права).

Обычно власти прибрежного государства воздерживаются от осуществления уголовной юрисдикции в отношении моряков иностранных торговых судов в тех случаях, когда вмешатель­ство прибрежных властей не вызывается интересами данного государства, то есть когда правонарушения, совершенные на борту судна, не носят тяжкого характера, не затрагивают инте­ресов граждан прибрежного государства, не нарушают обще­ственное спокойствие, или общественный порядок в этом государстве, или его безопасность, не затрагивают интересов лиц, не принадлежащих к составу экипажа судна, а также не относятся к торговле наркотиками. Однако если к властям прибрежного государства обратится с просьбой капитан судна либо дипломатический или консульский представитель госу­дарства флага судна, то власти государства порта могут осу­ществлять свою юрисдикцию уголовного характера незави­симо от указанных выше обстоятельств, то есть независимо от последствий совершенного на иностранном судне правонарушения.

Эта практика закреплена во многих двусторонних согла­шениях между государствами в области регулирования мор­ского торгового судоходства. Так, §2 ст. 13 соглашения между правительствами СССР и Нидерландов о торговом судоходстве от 28 мая 1969 г. гласит: „Когда член экипажа судна одной из Договаривающихся сторон совершит правонарушение на борту этого судна во время нахождения судна во внутренних водах другой Договаривающейся сто­роны, власти этой другой Стороны не преследуют его по закону без согласия компетентного дипломатического или консуль­ского должностного лица страны флага судна, если, по мнению упомянутых властей:

1. последствия правонарушения не распространяются на территорию государства, в котором находится судно; или
2. правонарушение не затрагивает общественный порядок в этом государстве или его безопасность; или
3. правонарушение по законам этого государства не яв­ляется тяжким преступлением; или
4. правонарушение не совершено против какого-либо иного лица, кроме члена экипажа этого судна; или

преследование не является необходимым для борьбы против запрещенной торговли наркотиками.

# *3.3 Гражданская юрисдикция государства порта.*

Гражданская юрисдикция государства порта предусматривает компетенцию судебных учреждений прибрежного государства рассматривать иски, связанные с неисполнением контрактов или иных договорных обязательств, причинением вреда, воз­мещением ущерба, спасанием и т. д., которые предъявлены к иностранному судну по этим гражданско-правовым основа­ниям. Гражданская юрисдикция включает также право компе­тентных властей государства порта задержать или арестовать иностранное судно в обеспечение исков или решений, выне­сенных судебными органами (государственными или арбитраж­ными). При этом арест иностранного судна может иметь место только по постановлению компетентных органов прибрежного государства, указанных в его законах.

Обычно прибрежное государство воздерживается от осу­ществления своей гражданской юрисдикции в отношении ино­странных судов, когда предмет спора не затрагивает интересов самого государства либо его физических или юридических лиц.

## ***3.4 Иммунитет иностранных государственных невоенных и военных судов.***

В соответствии с давно существующим международным обычаем прибрежное государство не вправе производить задер­жание или арест иностранных судов, в том числе торговых, принадлежащих государствам, к которым в силу их суверени­тета и вытекающего из него судебного иммунитета нельзя применять какие-либо принудительные меры по имущественным основаниям в порядке обеспечения исковых претензий или исполнения вынесенных судебных решений.

Правда, в последнее время значительно усилилась тенден­ция отрицания иммунитета государственных морских торговых судов, объективно направленная против государств, национа­лизировавших морской торговый флот. В отличие от истори­чески сложившегося международного обычая Конвенция о территориальном море и прилежащей зоне и Конвенция об открытом море, а также Конвенция ООН по морскому праву признают иммунитет лишь за государственными судами, эксплуатируемыми в некоммерческих целях. По пути огра­ничения иммунитета иностранных государственных торговых судов пошло и законодательство ряда капиталистических государств. В частности, США приняли Закон об иммунитете иностранных суверенов, который предусматривает такие огра­ничения.

Рассмотрев доводы «за» и «против» ограничения полного иммунитета государств, английский профессор Я. Броунли пришел к следующему правильному выводу: «Ни практика государств, ни аргументы принципиального характера не оп­равдывают замены широкого принципа иммунитета каким-либо иным принципом, и остается признать, что поиски альтер­нативы до сих пор оказались неудачными. Конечно, существует неопределенность в отношении действующего права, но против этого может быть выдвинута презумпция, что иммунитет го­сударства от местной юрисдикции действует всегда, кроме случаев отказа от него».

Советский Союз придерживался в принципе полного имму­нитета собственности государства, включая морские торговые суда. М. А. Гицу справедливо отмечает: «В соглашениях СССР о морском торговом судоходстве с целым рядом стран (Ан­гола, Гана, Острова Зеленого Мыса, Сейшельские Острова и др.) прямо закреплена недопустимость задержания и ареста судов по гражданским делам, связанным с использованием судна, принадлежащего или управляемого, или полностью зафрахтованного договаривающейся стороной, а также с пере­возкой пассажиров или грузов на таком судне, при условии что судовладелец укажет своего представителя на территории соответствующего государства».

Международное право и практика государств признают, что военный корабль, находясь в порту иностранного государ­ства, пользуется иммунитетом от уголовной и гражданской юрисдикции. Однако военный корабль при этом должен сооб­разовывать свои действия там как с законами и правилами прибрежного государства, так и с нормами международного права. Он обязан выполнять все законы и правила прибрежного государства, касающиеся безопасности мореплавания, радио­связи, исследовательской или гидрографической деятельности, посадки и высадки людей, погрузки и выгрузки любой аппа­ратуры и любой другой деятельности, запрещенной для иност­ранных кораблей законами и правилами прибрежного госу­дарства.

Увольнение на берег личного состава иностранных военных кораблей и разрешение всех вопросов, связанных с этим, про­изводится командиром военного корабля по согласованию с военно-морскими властями прибрежного государства.

Военный корабль обязан не допускать угрозы силой или ее применения против прибрежного государства и воздержи­ваться от любых актов вмешательства во внутренние дела государства, в порту которого он находится.

Иностранному военному кораблю, не соблюдающему за­конов и правил прибрежного государства и норм междуна­родного права, может быть предложено покинуть порт и воды прибрежного государства.

**4. Право контроля государства порта за соблюдением исполнения некоторых международных соглашений.**

Международное морское право включает значительное число международных соглашений по вопросам безопасности мореплавания, которые предусматривают за прибрежным госу­дарством право контроля над иностранными судами, посе­щающими его порты, с целью обеспечения того, чтобы эти суда соответствовали требованиям указанных соглашений. Многие из этих соглашений предоставляют государству порта право задержания иностранных судов, не соблюдающих междуна­родные стандарты.

Вопросам применения таких соглашений в последние годы уделяется повышенное внимание. Это обстоятельство связано с подписанием 26 января 1982 г. 14 западноевропейскими государствами (Бельгией, Великобританией, Грецией, Данией, Ирландией, Испанией, Италией, Нидерландами, Норвегией, Португалией, Финляндией, Францией, Федеративной Республикой Германии и Швецией) Меморандума о взаимопонимании и контроле со стороны государства порта, вступившего в силу 1 июля 1982 г.

В соответствии с меморандумом, государства — его участ­ники взяли на себя обязательство «поддерживать эффектив­ную систему контроля со стороны государства порта с целью обеспечения, не проводя дискриминации флага, того, чтобы иностранные торговые суда, посещающие порты их государств, отвечали нормам, содержащимся в соответствующих дого­ворах», а именно: Международной конвенции о грузовой марке 1966 года; Конвенции о Международных правилах предупреж­дения столкновений судов 1972 года; Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года и Про­токоле 1978 года к ней; Международной конвенции по пред­отвращению загрязнения с судов 1973 года и Протоколе 1978 года к ней; Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года; Кон­венции о минимальных нормах на торговых судах 1976 года (Конвенция Международной организации труда № 147). По­следнюю конвенцию участники меморандума согласились при­менять лишь в пределах, оговоренных в резолюции Межпра­вительственной морской консультативной организации (те­перь Международная морская организация — ИМО) А. 481 (XII) от 19 ноября 1981 г. (минимальный возраст моряков, медицинское освидетельствование, помещения экипажа и др.). Такая оговорка объясняется, по-видимому, тем, что многие морские государства не являются сторонами конвенции МОТ № 147.

Власти государства порта - участника меморандума долж­ны применять только те договоры, которые вступили в силу и стороной которых является данное государство. Они обязаны проверять свидетельства и документы, относящиеся к требо­ваниям указанных международных договоров. При обнаруже­нии на судне таких несоответствий международным правилам, которые представляют очевидный риск для безопасности, здоровья людей и окружающей среды, власти государства порта обеспечивают, чтобы этот риск был устранен до того, как судну будет разрешено выйти в море, и для этой цели принимают соответствующие меры, вплоть до задержания судна.

Если указанные несоответствия не могут быть устранены в порту осмотра, то судну может быть разрешено следовать в другой порт при соблюдении любых надлежащих условий, с тем чтобы не подвергать необоснованному риску безопасность, здоровье людей и окружающую среду.

Участники меморандума договорились о том, что к судам валовой вместимостью менее 500 рег. т они будут применять те требования соответствующих договоров, которые к ним применимы, и будут в той мере, в какой соответствующий договор не применяется, принимать такие меры, которые могут быть необходимыми для обеспечения того, чтобы такие суда не представляли явной угрозы для безопасности, здоровья людей или окружающей среды. Следовательно, участники в не предусмотренных международными договорами случаях будут принимать необходимые меры, основываясь на праве суверенитета в отношении своих портов. Такие меры, как уже отмечалось, должны быть не только разумными с точки зрения интересов международного судоходства, но и не до­пускать отступления от международных стандартов и дискри­минации флага какого-либо государства.

Открыв свой морской порт для международного судо­ходства, прибрежное государство наряду с защитой националь­ных интересов не может пренебрегать интересами междуна­родного судоходства и международного сотрудничества, которые применительно к нуждам мореплавания нередко нахо­дят отражение в согласованных в международном порядке нормах и стандартах, относящихся к мореплаванию. Не слу­чайно поэтому многие специалисты по регулированию торгового судоходства подвергли критике Закон США о безопасности портов и танкеров 1978 года, который устанавливает для захода иностранных судов требо­вания, касающиеся конструкции, оборудования и экипажа, отличающиеся от рекомендованных международных стандар­тов. Дело не в том, что США не имели права принимать закон, касающийся допуска иностранных судов в свои порты, это право американцев не оспаривается. Американских законо­дателей критикуют в данном случае за их неуважение к меж­дународному мнению и интересам других государств, а в международно-правовом плане — к принципу международного сотрудничества.

Меморандум о взаимопонимании и контроле со стороны государства порта оформлен как международное соглашение. Он вслед за некоторыми международными договорами (Между­народная конвенция по предотвращению загрязнения с судов и Протокол к ней. Протокол к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море и др.) формулирует следующее обязательство государства порта: «При применении соответствующего договора для целей контроля со стороны государства порта» власти каждой стороны меморандума «бу­дут обеспечивать, чтобы суда, имеющие право плавать под флагом государства, не являющегося стороной такого дого­вора, не оказались в более благоприятных условиях». Данное положение вряд ли можно понимать как обязательство госу­дарства порта распространить на третьи государства, то есть на государства, не участвующие в международных договорах, подлежащих контролю со стороны стран — участников мемо­рандума, обязанности, предусмотренные такими договорами. Скорее его можно рассматривать как право государства порта «предъявлять к судам третьих стран любые содержащиеся в договоре требования, которые оно было бы вправе установить в одностороннем порядке, независимо от участия в таком договоре». Это право вытекает из положения порта как части внутренних морских вод. Поскольку же в меморандуме речь идет о применении требований универсальных международных договоров без дискриминации флагов, постольку эти требо­вания государства порта должны исходить из беспристрастного, недискриминационного подхода государства порта к судам третьих государств.

Вместе с тем меморандум устанавливает, что предъявле­ние такого рода требований является не только правом, но и обязанностью его участников, так как они условились, что будут обеспечивать, чтобы суда третьих стран «не оказались в более благоприятных условиях» в отношении предъявляе­мых к ним требований в их портах, чем суда участников соот­ветствующих конвенций.

**Заключение.**

Итак, в состав территории каждого государства, имеющего морское побе­режье, входят внутренние морские воды. В своей курсовой я рассмотрела правовой статус внутренних морских вод.

 Мировой океан играет очень важную роль в жизнедеятельности человека. В связи с этим правовой статус мирового океана вызывает большой интерес. Правовой статус внутренних морских вод имеет свои специфические особенности, основная из которых заключается в том, что правовой режим внутренних морских вод устанав­ливается прибрежным государством по его усмотрению. В частности, судоходство и рыболовство во внутренних морских водах, а также научная и изыскательская деятельность регулируются исключительно законами и правилами прибрежного государства. Эти специфические особенности, которые отличают правовой статус внутренних морских вод от других видов морских пространств и были рассмотрены в моей курсовой.

**Список литературы.**

1. Бабурин С.Н. «Территория государства: правовые и геополитические проблемы», М., 1997 г.
2. Ильин Ю.Д. «Лекции по международному публичному праву», г.Харьков,

изд-во Консум, 1996 г.

1. Лукашук И.И. «Международное право. Общая часть», М., 1997 г.
2. «Международное морское, воздушное и космическое право: общее и особенное», М., 1992 г.
3. «Международное право», под ред. Колосова Ю.М. и Кузнецова В.И., М., 1995 г.
4. «Мировой океан и международное право. Основа современного правопорядка в мировом океане», М., 1986 г.
5. «Мировой океан и международное право», под ред. Мовчана А., М., 1988 г.
6. «Мировой океан и международное право. Правовой режим морских научных исследований и передача технологий», под ред. Мовчана А., М., 1991 г.
7. «Мировой океан и международное право. Правовой режим морских прибрежных пространств», под ред. Мовчана А., М, 1987 г.
8. Молодцов С.В. «Международное морское право», М., 1987 г.
9. Тихомиров Ю.А. «Публичное право: учебник», М., 1995 г.