Международное морское право

Содержание

1. Международное морское право

1.1 Понятие, принципы и источники международного морского права

1.2 Правовой режим внутренних морских вод

1.3 Правовой режим территориального моря

1.4 Правовой режим открытого моря

1.5 Правовой режим исключительной экономической зоны и континентального шельфа

1.6 Правовое регулирование использования дна Мирового океана

1.7 Правовой режим международных проливов и каналов

Список использованных источников

1. Международное морское право

1.1 Понятие, принципы и источники международного морского права

Международное морское право – это совокупность норм, регулирующих международные отношения по использованию и исследованию морских пространств и ресурсов, а также определяющих их правовой статус. Международное морское право является отраслью международного публичного права.

В течение долгого периода времени международное морское право развивалось как обычное право. В дальнейшем произошла его кодификация, однако и в настоящее время обычай в международном морском праве играет существенную роль. Конференция ООН по морскому праву (г. Женева) в 1958 г. приняла следующие конвенции:

1. Конвенция об открытом море.

2. Конвенция о континентальном шельфе.

3. Конвенция о территориальном море и прилежащей зоне.

4. Конвенция о рыболовстве и охране живых ресурсов открытого моря.

Работа по кодификации международного морского права была продолжена на III Конференции ООН по морскому праву (1973-1982 гг.), которая завершилась принятием Конвенции ООН по морскому праву от 10 декабря 1982 г. (подписана более чем 150 государствами).

Республика Беларусь ратифицировала Конвенцию Законом Республики Беларусь от 19 июля 2006 г. № 154-3 «О ратификации Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву и присоединении к соглашению об осуществлении части XI Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву от 10 декабря 1982 года» со следующими заявлениями:

«1. Республика Беларусь в соответствии со статьей 287 Конвенции принимает в качестве основного средства урегулирования споров, касающихся толкования и применения Конвенции, арбитраж, образованный в соответствии с Приложением VII. Для урегулирования споров, касающихся рыболовства, защиты и сохранения морской среды, морских научных исследований или судоходства, включая загрязнение с судов и в результате захоронения, Республика Беларусь использует специальный арбитраж, образованный в соответствии с Приложением VIII. Республика Беларусь признает предусмотренную статьей 292 Конвенции компетенцию Международного трибунала по морскому праву в отношении вопросов, касающихся незамедлительного освобождения задержанных судов или экипажей.

2. Республика Беларусь в соответствии со статьей 298 Конвенции не принимает обязательных процедур, влекущих за собой обязательные решения, при рассмотрении споров, касающихся военной деятельности, включая военную деятельность государственных судов и летательных аппаратов, состоящих на некоммерческой службе, или споров, касающихся деятельности по обеспечению соблюдения законов в отношении осуществления суверенных прав или юрисдикции, и споров, в отношении которых Совет Безопасности ООН осуществляет функции, возложенные на него Уставом ООН».

В качестве источников международного морского права выступают:

– Международная конвенция по поиску и спасанию на море 1979 г.;

– Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г.;

– Конвенция по облегчению международного морского судоходства 1965 г.;

– Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства 1988 г.;

– Конвенция ООН о морской перевозке грузов 1978 г.;

– Конвенция о международных правилах предупреждения

столкновения судов в море 1972 г.

Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. позволяет провести следующую классификацию морских пространств:

1) являющиеся частью территории прибрежного государства, подпадающие под его суверенитет (внутренние воды, территориальное море);

2) подпадающие под юрисдикцию прибрежного государства, но не являющиеся его территорией (исключительная экономическая зона, континентальный шельф, прилежащая зона);

3) не подпадающие ни под юрисдикцию, ни под суверенитет прибрежного государства (открытое море).

Принципы международного морского права:

- принцип свободы открытого моря. Сформулирован еще древнеримскими юристами. Указанный принцип означает, что открытое море находится в общем пользовании всех государств, не являясь чьей-либо территорией, следовательно, не подпадает под суверенитет какого-либо государства. Право на свободное использование открытого моря принадлежит прибрежным государствам и государствам, не имеющим выхода к морю в равной степени;

- принцип мирного использования открытого моря. Указанный принцип вытекает из принципов мирного разрешения международных споров и неприменения силы или угрозы силой. В ст. 88 Конвенции ООН по морскому праву закреплено, что открытое море резервируется для мирных целей;

- принцип охраны морской среды. Указанный принцип закреплен в ст. 192 Конвенции ООН по морскому праву, согласно которой государства обязаны защищать и сохранять морскую среду;

- принцип общего наследия человечества. Указанный принцип означает общее равноправное пользование ресурсами морского дна и его недр на территории, не подпадающей под государственный суверенитет или национальную юрисдикцию;

- принцип свободы морских научных исследований. Указанный принцип закреплен в ст. 87 Конвенции ООН по морскому праву и последовательно реализуется далее по тексту конвенции. Государства и компетентные международные организации поощряют и облегчают развитие и проведение морских научных исследований. Деятельность по морским научным исследованиям - не создает правовой основы для каких бы то ни было притязаний на любую часть морской среды или на ее ресурсы.

1.2 Правовой режим внутренних морских вод

Внутренние морские воды - это воды, расположенные в сторону берега от исходной линии территориального моря. Данные воды находятся под суверенитетом прибрежного государства, поскольку являются частью его территории.

Внутренними морскими водами являются:

- воды портов до линии, которая соединяет постоянные портовые сооружения, наиболее удаленные в сторону моря, за исключением искусственных островов и прибрежных установок;

- воды заливов, лиманов, бухт, если их берега принадлежат одному государству, до линии естественного входа, если она не превышает 24 морских мили. В случае превышения - проводится 24-мильйая исходная прямая линия внутри залива;

- исторические воды, независимо от линии естественного входа. Например, Гудзонов залив в Канаде, залив Петра Великого в России, Бристольский залив в Великобритании;

- воды, расположенные в сторону берега от прямых исходных линий, от которых отсчитывается ширина территориального моря при глубокой изрезанности побережья или расположенности вдоль берега цепи островов.

Во внутренних морских водах отсутствует право мирного прохода. Правовой режим данных пространств определяется законодательством прибрежного государства, которое обязательно для исполнения невоенными судами. Как правило, прибрежное государство устанавливает правила пограничного, таможенного, санитарного, фитосанитарного, ветеринарного контроля.

Военные суда иностранных государств во внутренних морских водах пользуются экстерриториальностью, не подлежат таможенному досмотру, подсудности за преступления, совершенные на корабле. Например, согласно п. 3 ст. 5 Уголовного кодекса Республики Беларусь уголовную ответственность по данному кодексу несут лица, совершившие преступление на военном корабле или военном воздушном судне Республики Беларусь независимо от места их нахождения. На основании п. 2 ст. 299 Таможенного кодекса Республики Беларусь освобождаются от таможенного досмотра иностранные военные корабли (суда). Вместе с тем военные иностранные корабли обязаны соблюдать местные законы и правила во время нахождения во внутренних морских водах других государств.

Иностранные суда заходят во внутренние воды, как правило, по разрешению или приглашению. Прибрежное государство может объявить перечень открытых портов, в которые без разрешения могут заходить невоенные иностранные морские суда независимо от флага судна. Прибрежное государство также вправе объявить перечень портов, закрытых для захода иностранных судов. Однако судно, терпящее бедствие, вправе заходить в любой порт прибрежного государства. Кроме того, разрешение не требуется, если вынужденный заход связан с иными чрезвычайными обстоятельствами: аварией на судне, необходимостью оказания срочной медицинской помощи и т. п.

За заход и пребывание в порту иностранных судов не взимается плата. Плата может устанавливаться только за оказанные услуги по лоцманской проводке, буксировке, пользование портовыми кранами для разгрузки, погрузки и т. п.

Невоенные иностранные суда в период нахождения во внутренних водах и портах подпадают под юрисдикцию иностранного государства.

1.3 Правовой режим территориального моря

Территориальное море - это морское пространство, примыкающее к сухопутной территории или к внутренним водам, подпадающее под суверенитет прибрежного государства, являющееся его территорией. Внешняя граница территориального моря является государственной границей. Внешней границей территориального моря является линия, каждая точка которой находится от ближайшей точки исходной линии на расстоянии, равном ширине территориального моря.

Каждое государство имеет право устанавливать ширину своего территориального моря до 12 морских миль, отмеряемых от исходных линий, определенных по следующим правилам:

1) нормальная исходная линия - определяется по линии наибольшего отлива вдоль берега. Указывается на официально признанных прибрежным государством морских картах крупного масштаба;

2) в случае островов, расположенных на атоллах, или островов с окаймляющими рифами исходной линией для измерения ширины территориального моря служит обращенная к морю линия рифа при наибольшем отливе, как показано соответствующим знаком на морских картах, официально признанных прибрежным государством;

3) в местах, где береговая линия глубоко изрезана и извилиста или где имеется вдоль берега и в непосредственной близости к нему цепь островов, для проведения исходной линии, от которой отмеряется ширина территориального моря, может применяться метод прямых исходных линий, соединяющих соответствующие точки.

Там, где из-за наличия дельты или других природных условий береговая линия является крайне непостоянной, соответствующие точки могут быть выбраны вдоль максимально выступающей в море линии наибольшего отлива, и, несмотря на последующее отступление линии наибольшего отлива, прямые исходные линии остаются действительными до тех пор, пока они не будут изменены прибрежным государством.

При проведении прямых исходных линий не допускается сколько-нибудь заметных отклонений от общего направления берега, а участки моря, лежащие с внутренней стороны этих линий, должны быть достаточно тесно связаны с береговой территорией, чтобы на них мог быть распространен режим внутренних вод.

Прямые исходные линии проводятся к осыхающим при отливе возвышениям и от них только в том случае, если на них возведены маяки или подобные сооружения, находящиеся всегда над уровнем моря, или в случае, если проведение исходных линий к таким возвышениям или от них получило всеобщее международное признание.

Система прямых исходных линий не может применяться государством таким образом, чтобы территориальное море другого государства оказалось отрезанным от открытого моря или исключительной экономической зоны.

Большинство стран установило 12-мильную ширину территориального моря. США - 3 морских мили, Норвегия - 4 морских мили, Греция - 6 морских миль.

Суверенитет прибрежного государства распространяется на воды, недра, дно, воздушное пространство над территориальным морем. Специфика правового режима территориального моря заключается в наличии права мирного прохода, сущность которого заключается в следующем.

Военные и невоенные суда всех государств, как прибрежных, так и не имеющих выхода к морю, пользуются правом мирного прохода через территориальное море. При этом не требуется получения предварительного разрешения компетентных органов прибрежного государства.

Под проходом понимается плавание через территориальное море с целью:

- пересечь это море, не заходя во внутренние воды или не становясь на рейде или у портового сооружения за пределами внутренних вод; или

- пройти во внутренние воды или выйти из них, или стать на таком рейде или у такого портового сооружения.

Проход должен быть непрерывным и быстрым. Однако проход может включать остановку и стоянку на якоре, если они:

- связаны с обычным плаванием,

- необходимы вследствие непреодолимой силы или бедствия,

- необходимы с целью оказания помощи лицам, судам или летательным аппаратам, находящимся в опасности или терпящим бедствие.

Проход является мирным, если только им не нарушается мир, добрый порядок или безопасность прибрежного государства. Такой проход должен совершаться в соответствии с нормами международного права.

Проход иностранного судна считается нарушающим мир, добрый порядок или безопасность прибрежного государства, если в территориальном море оно осуществляет любой из следующих видов деятельности:

1) угрозу силой или ее применение против суверенитета, территориальной целостности или политической независимости прибрежного государства или каким-либо другим образом в нарушение принципов международного права, воплощенных в Уставе Организации Объединенных Наций;

2) любые маневры или учения с оружием любого вида;

3) любой акт, направленный на сбор информации в ущерб обороне или безопасности прибрежного государства;

4) любой акт пропаганды, имеющий целью посягательство на оборону или безопасность прибрежного государства;

5) подъем в воздух, посадку или принятие на борт любого летательного аппарата;

6) подъем в воздух, посадку или принятие на борт любого военного устройства;

7) погрузку или выгрузку любого товара или валюты, посадку или высадку любого лица, вопреки таможенным, фискальным, иммиграционным или санитарным законам и правилам прибрежного государства;

8) любой акт преднамеренного и серьезного загрязнения;

9) любую рыболовную деятельность;

10) проведение исследовательской или гидрографической деятельности;

11) любой акт, направленный на создание помех функционированию любых систем связи или любых других сооружений или установок прибрежного государства;

12) любую другую деятельность, не имеющую прямого отношения к проходу.

Прибрежное государство не должно препятствовать мирному проходу иностранных судов через территориальное море. Прибрежное государство может принимать в своем территориальном море меры, необходимые для недопущения прохода, не являющегося мирным.

В отношении судов, направляющихся во внутренние воды или использующих портовые сооружения за пределами внутренних вод, прибрежное государство имеет также право принимать необходимые меры для предупреждения любого нарушения условий, на которых эти суда допускаются во внутренние воды и используют портовые сооружения.

Прибрежное государство может без дискриминации по форме или по существу между иностранными судами временно приостанавливать в определенных районах своего территориального моря осуществление права мирного прохода иностранных судов, если такое приостановление существенно важно для охраны его безопасности, включая проведение учений с использованием оружия. Такое приостановление вступает в силу только после должного его опубликования.

Прибрежное государство не должно останавливать проходящее через территориальное море иностранное судно или изменять его курс с целью осуществления гражданской юрисдикции в отношении лица, находящегося на борту судна. Прибрежное государство может применять в отношении такого судна меры взыскания или арест по любому гражданскому делу только по обязательствам или в силу ответственности, принятой или на навлеченной на себя этим судном во время или для прохода его через воды прибрежного государства.

Если какой-либо военный корабль не соблюдает законов и правил прибрежного государства, касающихся прохода через территориальное море, и игнорирует любое обращенное к нему требование об их соблюдении, прибрежное государство может потребовать от него немедленно покинуть территориальное море.

Государство флага несет международную ответственность за любой ущерб или убытки, причиненные прибрежному государству в результате несоблюдения каким-либо военным кораблем или другим государственным судном, эксплуатируемым в некоммерческих Целях, законов и правил прибрежного государства, касающихся прохода через территориальное море, или норм международного права.

международное морское право

1.4 Правовой режим открытого моря

Открытое море - это морское пространство, находящееся в общем и равном пользовании всех государств и наций, являющееся международной территорией, не подпадающей под суверенитет или юрисдикцию определенного государства и не входящее в территориальное, внутреннее море, исключительную экономическую зону. Никакое государство не вправе претендовать на подчинение какой-либо части открытого моря своему суверенитету.

Открытое море открыто для всех государств, как прибрежных, так и не имеющих выхода к морю. Свобода открытого моря включает, в частности, как для прибрежных государств, так и для государств, не имеющих выхода к морю:

- свободу судоходства;

- свободу полетов;

- свободу прокладывать подводные кабели и трубопроводы;

- свободу возводить искусственные острова и другие установки, допускаемые в соответствии с международным правом;

- свободу рыболовства;

- свободу научных исследований.

Все государства осуществляют эти свободы, должным образом учитывая заинтересованность других государств в пользовании свободой открытого моря, а также должным образом учитывая права, предусмотренные Конвенцией ООН по морскому праву.

Каждое государство независимо от того, является ли оно прибрежным или не имеющим выхода к морю, имеет право на то, чтобы суда под его флагом плавали в открытом море.

Каждое государство определяет условия предоставления своей национальности судам, регистрации судов на его территории и права плавать под его флагом. Суда имеют национальность того государства, под флагом которого они имеют право плавать. Между государством и судном должна существовать реальная связь. Каждое государство выдает соответствующие документы судам, которым оно предоставляет право плавать под его флагом.

Судно должно плавать под флагом только одного государства и подчиняется его исключительной юрисдикции в открытом море. Судно не может переменить свой флаг во время плавания или стоянки при заходе в порт, кроме случаев действительного перехода права собственности или изменения регистрации.

Судно, плавающее под флагами двух или более государств, пользуясь ими смотря по удобству, не может требовать признания ни одной из соответствующих национальностей другими государствами и может быть приравнено к судам, не имеющим национальности.

Каждое государство эффективно осуществляет в административных, технических и социальных вопросах свою юрисдикцию и контроль над судами, плавающими под его флагом.

Государство, которое имеет явные основания полагать, что надлежащая юрисдикция и контроль в отношении какого-либо судна не осуществляются, может сообщить о таких фактах государству флага. По получении такого сообщения государство флага обязано расследовать этот вопрос и, когда это уместно, принять любые меры, требуемые для исправления положения.

Каждое государство организует расследование достаточно квалифицированным лицом или лицами или под их руководством каждой морской аварии или навигационного инцидента в открытом море с участием плавающего под его флагом судна, приведшего к гибели граждан другого государства или к нанесению им серьезных увечий или серьезному ущербу судам или установкам другого государства, или морской среде. Государство флага и другое государство сотрудничают в проводимом этим другим государством любом расследовании любой такой морской аварии или навигационного инцидента.

Военные корабли пользуются в открытом море полным иммунитетом от юрисдикции какого бы то ни было государства, кроме государства флага.

Суда, принадлежащие государству или эксплуатируемые им и состоящие только на некоммерческой государственной службе, пользуются в открытом море полным иммунитетом от юрисдикции какого бы то ни было государства, кроме государства флага.

В случае столкновения или какого-либо другого навигационного инцидента с судном в открытом море, влекущего уголовную или дисциплинарную ответственность капитана или какого-либо другого'лица, служащего на судне, уголовное или дисциплинарное преследование против этого лица может быть возбуждено только судебными или административными властями государства флага или того государства, гражданином которого это лицо является.

Арест или задержание судна в открытом море могут быть произведены по распоряжению властей государства флага.

Конвенция ООН по морскому праву закрепляет обязанность оказывать помощь в открытом море. Так, каждое государство вменяет в обязанность капитану любого судна, плавающего под его флагом, в той мере, в какой капитан может это сделать, не подвергая серьезной опасности судно, экипаж или пассажиров:

1) оказывать помощь любому обнаруженному в море лицу, которому угрожает гибель;

2) следовать со всей возможной скоростью на помощь терпящим бедствие, если ему сообщено, что они нуждаются в помощи, поскольку на такое действие с его стороны можно разумно рассчитывать;

3) после столкновения оказать помощь другому судну, его экипажу и его пассажирам и, когда это возможно, сообщить этому другому судну наименование своего судна, порт его регистрации и ближайший порт, в который оно зайдет.

Под пиратством подразумевается:

1) любой неправомерный акт насилия, задержания или любой грабеж, совершаемый с личными целями экипажем или пассажирами какого-либо частновладельческого судна или частновладельческого летательного аппарата и направленный:

- в открытом море против другого судна или летательного аппарата или против лиц или имущества, находящихся на их борту;

- против какого-либо судна или летательного аппарата, лиц или имущества в месте вне юрисдикции какого бы то ни было государства;

2) любой акт добровольного участия в использовании како- го-либо судна или летательного аппарата, совершенный со знанием обстоятельств, в силу которых судно или летательный аппарат являются пиратским судном или летательным аппаратом;

3) любое деяние, являющееся подстрекательством или сознательным содействием совершению действий, указанных выше.

Пиратские действия, в том аспекте, как они определялись выше, когда они совершаются военным кораблем, государственным судном или государственным летательным аппаратом, экипаж которого поднял мятеж и захватил контроль над этим кораблем, судном или летательным аппаратом, приравниваются к действиям, совершаемым частновладельческим судном или частновладельческим летательным аппаратом.

Захват за пиратство может совершаться только военными кораблями или военными летательными аппаратами либо другими судами или летательными аппаратами, которые имеют четкие внешние знаки, позволяющие опознать их как состоящие на правительственной службе, и уполномочены для этой цели.

Конвенция ООН по морскому праву закрепляет принцип сотрудничества государств:

- в пресечении незаконной торговли наркотиками и психотропными веществами, осуществляемой судами в открытом море в нарушение международных конвенций;

- в пресечении несанкционированного вещания из открытого моря.

Несанкционированное вещание означает передачу, в нарушение международных правил, звуковых радио- или телевизионных программ с судна или установки в открытом море, предназначенных для приема населением, за исключением, однако, передачи сигналов бедствия.

Конвенция ООН по морскому праву предоставляет право военным судам, встретившим в открытом море иностранное судно, за исключением судов, пользующихся иммунитетом, подвергнуть его досмотру, если есть разумные основания подозревать, что:

- это судно занимается пиратством;

- это судно занимается работорговлей;

- это судно занимается несанкционированным вещанием;

- это судно не имеет национальности или хотя на нем поднят иностранный флаг или оно отказывается поднять флаг, это судно в действительности имеет ту же национальность, что и данный военный корабль.

Интересным с практической точки зрения является предоставляемое Конвенцией ООН по морскому праву «право преследования по горячим следам».

Преследование по горячим следам иностранного судна может быть предпринято, если компетентные власти прибрежного государства имеют достаточные основания считать, что это судно нарушило законы и правила этого государства. Такое преследование должно начаться тогда, когда иностранное судно или одна из его шлюпок находится во внутренних водах, в архипелажных водах, в территориальном море или в прилежащей зоне преследующего государства, и может продолжаться за пределами территориального моря или прилежащей зоны только при условии, если оно не прерывается. Не требуется, чтобы в то время, когда иностранное судно, плавающее в территориальном море или прилежащей зоне, получает приказ остановиться, судно, отдающее этот приказ, также находилось в пределах территориального моря или прилежащей зоны. Если иностранное судно находится в прилежащей зоне, преследование может начаться только в связи с нарушением прав, для защиты которых установлена эта зона.

Право прокладки подводных кабелей и трубопроводов по дну открытого моря за пределами континентального шельфа предоставлено всем государствам.

Все государства имеют право на то, чтобы их граждане занимались рыболовством в открытом море при условии соблюдения правил Конвенции ООН по морскому праву.

1.5 Правовой режим исключительной экономической зоны и континентального шельфа

Исключительная экономическая зона - это морское пространство, прилегающее к территориальному морю шириною не более 200 морских миль, отсчитываемое от тех же исходных линий, от которых отсчитывается ширина территориального моря.

Исключительная экономическая зона является территорией со смешанным правовым режимом, поскольку определенным объемом прав в отношении этой части морского пространства наделяются прибрежное государство и иные государства.

Права прибрежного государства в исключительной экономической зоне можно подразделить на следующие группы:

1) суверенные права по разведке, разработке и сохранению живых и неживых ресурсов в водах, на дне и в недрах, по управлению этими ресурсами,

2) суверенные права по отношению к другим видам деятельности по разведке и разработке данной зоны,

3) юрисдикция в отношении создания искусственных островов, установок и сооружений, морских научных исследований, защиты и сохранения морской среды.

Права неприбрежных государств, в том числе и тех, у которых вообще нет выхода к морю, заключаются в следующем:

1) свобода судоходства,

2) свобода полетов,

3) прокладка кабелей и трубопроводов по дну моря.

В тех случаях, когда между интересами прибрежного государства и любых других государств возникает конфликт, этот конфликт следует разрешать на основе справедливости и в свете всех относящихся к делу обстоятельств, с учетом важности затронутых интересов для каждой из сторон, а также для международного сообщества в целом.

Прибрежное государство в исключительной экономической зоне имеет исключительное право сооружать, а также разрешать и регулировать создание, эксплуатацию и использование:

1) искусственных островов;

2) установок и сооружений для экономических целей;

3) установок и сооружений, которые могут препятствовать осуществлению прав прибрежного государства в зоне.

Прибрежное государство имеет исключительную юрисдикцию над такими искусственными островами, установками и сооружениями, в том числе юрисдикцию в отношении таможенных, фискальных, санитарных и иммиграционных законов и правил, а также законов и правил, касающихся безопасности.

О создании таких искусственных островов, установок или сооружений должно даваться надлежащее оповещение, а постоянные средства предупреждения об их наличии должны содержаться в исправном состоянии. Любые покинутые или более неиспользуемые установки или сооружения должны быть убраны в целях обеспечения безопасности судоходства с учетом любых общепринятых международных стандартов, установленных в этой связи компетентной международной организацией. При удалении таких установок или сооружений должным образом учитываются также интересы рыболовства, защиты морской среды, права и обязанности других государств. О глубине, местонахождении и размерах любых установок или сооружений, которые убраны не полностью, дается надлежащее оповещение.

Прибрежное государство может там, где это необходимо, устанавливать вокруг таких искусственных островов, установок и сооружений разумные зоны безопасности, в которых оно может принимать надлежащие меры для обеспечения безопасности как судоходства, так и искусственных островов, установок и сооружений.

Ширина зон безопасности определяется прибрежным государством с учетом применимых международных стандартов. Эти зоны устанавливаются таким образом, чтобы они разумно соотносились с характером и функцией искусственных островов, установок или сооружений и не простирались вокруг них более чем на 500 метров, отмеряемых от каждой точки их внешнего края, за исключением случаев, когда это разрешено общепринятыми международными стандартами или рекомендовано компетентной международной организацией. О протяженности зон безопасности дается надлежащее оповещение.

Прибрежное государство имеет право определять допустимый улов живых ресурсов в своей исключительной экономической зоне. Оно обязано обеспечивать путем надлежащих мер по сохранению и управлению, чтобы состояние живых ресурсов в исключительной экономической зоне не подвергалось опасности в результате чрезмерной эксплуатации.

Предусматривается передача имеющейся научной информации, статистических данных об уловах и промысловом усилии и других данных, относящихся к сохранению рыбных запасов, и обмен ими.

Государства, не имеющие выхода к морю, имеют право участвовать на справедливой основе в эксплуатации соответствующей части остатка допустимого улова живых ресурсов в исключительных экономических зонах прибрежных государств того же субрегиона или региона с учетом имеющих к этому отношение экономических и географических обстоятельств всех заинтересованных государств.

Прибрежное государство в осуществление своих суверенных прав на разведку, эксплуатацию, сохранение живых ресурсов и управление ими в исключительной экономической зоне может принимать такие меры, включая досмотр, инспекцию, арест и судебное разбирательство, которые могут быть необходимы для обеспечения соблюдения законов и правил, принятых им в соответствии с Конвенцией ООН по морскому праву.

Континентальный шельф прибрежного государства - это морское дно и недра подводных районов, простирающихся за пределы его территориального моря на всем протяжении естественного продолжения его сухопутной территории до внешней границы подводной окраины материка или на расстояние 200 морских миль от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря, когда внешняя граница подводной окраины материка не простирается на такое расстояние.

Подводная окраина материка включает находящееся под водой продолжение континентального массива прибрежного государства и состоит из поверхности и недр шельфа, склона и подъема. Она не включает дна океана на больших глубинах, в том числе его океанические хребты или его недра.

Прибрежное государство устанавливает внешнюю границу подводной окраины материка во всех случаях, когда эта окраина простирается более чем на 200 морских миль от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря.

В любом случае фиксированные точки, составляющие линию внешних границ континентального шельфа на морском дне, должны находиться не далее 350 морских миль от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря, или не далее 100 морских миль от 2500-метровой изобаты, которая представляет собой линию, соединяющую глубины в 2500 метров.

Прибрежное государство осуществляет над континентальным шельфом суверенные права в целях его разведки и разработки его природных ресурсов. Суверенность данных прав заключается в том, что если прибрежное государство не производит разведку континентального шельфа или не разрабатывает его природные ресурсы, никто не может делать этого без определенно выраженного согласия прибрежного государства.

Права прибрежного государства на континентальный шельф не зависят от эффективной или фиктивной оккупации им шельфа или от прямого об этом заявления.

Права прибрежного государства на континентальный шельф не затрагивают правового статуса покрывающих вод и воздушного пространства над этими водами.

Осуществление прав прибрежного государства в отношении континентального шельфа не должно ущемлять осуществление судоходства и других прав и свобод других государств, или приводить к любым неоправданным помехам их осуществлению.

Все государства имеют право прокладывать подводные кабели и трубопроводы на континентальном шельфе. Прибрежное государство обладает исключительным правом разрешать и регулировать бурильные работы на континентальном шельфе для любых целей.

1.6 Правовое регулирование использования дна Мирового океана

Правовой режим дна Мирового океана, не находящегося под суверенитетом или юрисдикцией определенного государства, закрепляется Конвенцией ООН по морскому праву. Эта часть в Конвенции именуется «район». Район и его ресурсы являются общим наследием человечества. Это означает, что ни одно государство или иной субъект международного права не могут претендовать на суверенитет или иные суверенные права в отношении любой части Района или его ресурсов. Данные ограничения касаются также физических и юридических лиц.

Ресурсы Района не могут отчуждаться, однако, если они добыты, то такое отчуждение допускается.

Управление ресурсами Района осуществляет Международный орган по морскому дну (далее - Орган), членами которого являются государства-участники Конвенции ООН по морскому праву.

Деятельность в Районе осуществляется с разумным учетом другой деятельности .в морской среде.

Установки, используемые для осуществления деятельности в Районе, должны отвечать следующим условиям:

1) такие установки монтируются, устанавливаются и убираются только с соблюдением норм, правил и процедур Органа. О монтаже, установке и удалении таких установок должно даваться надлежащее оповещение, а постоянные средства предупреждения об их наличии должны содержаться в исправном состоянии;

2) такие установки не могут устанавливаться там, где это может создать помехи для использования признанных морских путей, имеющих существенное значение для международного судоходства, или в районах интенсивной рыбопромысловой деятельности;

3) вокруг таких установок создаются зоны безопасности с надлежащими знаками, чтобы обеспечивать безопасность как судоходства, так и установок. Конфигурация и расположение таких зон безопасности должны быть таковы, чтобы они не образовывали пояс, препятствующий правомерному доступу судов в конкретные морские зоны или судоходству по международным морским путям;

4) такие установки используются исключительно в мирных целях;

5) такие установки не имеют статуса островов. Они не имеют своего территориального моря, и их наличие не влияет на делимитацию территориального моря, исключительной экономической зоны или континентального шельфа.

Другая деятельность в морской среде проводится с разумным учетом деятельности в Районе.

Деятельность в Районе осуществляется таким образом, чтобы способствовать здоровому развитию мировой экономики и сбалансированному росту международной торговли и содействовать международному сотрудничеству для всестороннего развития всех стран, особенно развивающихся государств. Цель деятельности в Районе - это обеспечение:

- освоения ресурсов Района;

- упорядоченного, безопасного и рационального использования ресурсов Района, включая эффективное проведение деятельности в Районе и, в соответствии с разумными принципами сохранения ресурсов, предотвращение излишних потерь;

- расширения возможностей для участия в такой деятельности;

- участия Органа в доходах и передаче технологий;

расширения возможностей получения полезных ископаемых, добываемых в Районе, по мере необходимости, наряду с полезными ископаемыми, добываемыми из других источников, для обеспечения снабжения потребителей такими полезными ископаемыми;

- содействия справедливым и устойчивым, выгодным для производителей и справедливым для потребителей ценам на полезные ископаемые, Добываемые как в Районе, так и из других источников, и содействия долгосрочному равновесию между спросом и предложением;

- расширения возможностей участия в освоении ресурсов Района для всех государств-участников, независимо от их социально-экономических систем или географического положения, и предотвращения монополизации деятельности в Районе;

- защиты развивающихся государств от отрицательных последствий для их экономики или для их экспортных поступлений, возникающих в результате снижения цены на соответствующий вид полезных ископаемых или уменьшения объема экспорта такого вида полезных ископаемых в той мере, в какой такое снижение или уменьшение вызвано деятельностью в Районе;

- разработки общего наследия на благо всего человечества.

1.7 Правовой режим международных проливов и каналов

Международный пролив - это пролив, соединяющий части морского пространства и используемый для международного судоходства. Пролив - это естественный морской проход. Правовой режим таких каналов строится на принципе сочетания интересов припроливных государств и государств, использующих данные каналы.

На основании норм Конвенции ООН по морскому праву правовой режим международных проливов можно подразделить на следующие виды:

1) проливы, используемые для судоходства между частью открытого моря или исключительной экономической зоны и территориальным морем другого государства (например, Мессинский, Тиранский проливы). В таких проливах действует право мирного прохода, сущность которого описана нами выше;

2) проливы, используемые для международного судоходства между одной частью открытого моря или исключительной экономической зоны и другой частью открытого моря или исключительной экономической зоны (например, Гибралтарский, Малаккский проливы). В таких проливах используется право транзитного прохода, сущность которого заключается в следующем.

Транзитный проход представляет собой осуществление свободы судоходства и полета единственно с целью непрерывного и быстрого транзита через пролив между одной частью открытого моря или исключительной экономической зоны и другой частью открытого моря или исключительной экономической зоны. Однако требование о непрерывном и быстром транзите не исключает проход через пролив для целей входа, выхода или возвращения из государства, граничащего с проливом, при соблюдении условий входа в такое государство.

Суда и летательные аппараты при осуществлении права транзитного прохода:

- без промедления следуют через пролив или над ним;

- воздерживаются от любой угрозы силой или ее применения против суверенитета, территориальной целостности или политической независимости государств, граничащих с проливом, или каким-либо другим образом в нарушение принципов международного права, воплощенных в Уставе Организации Объединенных Наций;

- воздерживаются от любой деятельности, кроме той, которая свойственна их обычному порядку непрерывного и быстрого транзита, за исключением случаев, когда такая деятельность вызвана обстоятельствами непреодолимой силы или бедствием.

Суда при транзитном проходе:

- соблюдают общепринятые международные правила, процедуры и практику, касающиеся безопасности на море, включая Международные правила предупреждения столкновения в море;

- соблюдают общепринятые международные правила, процедуры и практику предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения с судов.

Летательные аппараты при транзитном пролете:

- соблюдают Правила полетов, установленные Международной организацией гражданской авиации, поскольку они относятся к гражданской авиации; государственные летательные аппараты будут обычно соблюдать такие меры безопасности и постоянно действовать с должным учетом безопасности полетов;

- постоянно контролируют радиочастоты, выделенные компетентным органом по контролю за воздушным движением, назначенным в международном порядке, или соответствующие международные частоты, выделенные для передачи сигналов бедствия.

Во время транзитного прохода через проливы иностранные суда, в том числе морские научно-исследовательские и гидрографические суда, не могут проводить какие бы то ни было исследования или гидрографические съемки без предварительного разрешения государств, граничащих с проливами.

Государства, граничащие с проливами, могут устанавливать морские коридоры и предписывать схемы разделения движения для судоходства в проливах, когда это необходимо для содействия безопасному проходу судов. Такие государства могут, когда этого требуют обстоятельства и после надлежащего о том оповещения, заменять любые ранее ими установленные или предписанные морские коридоры или схемы разделения движения другими коридорами или схемами.

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 проливом. Не должно быть никакого приостановления транзитного прохода;

3) проливы, которые имеют в срединной линии полосу открытого моря или исключительной экономической зоны (например, Тайваньский, Корейский проливы). В данных проливах применяется право свободы судоходства;

4) проливы, правовой режим которых определяется специальными международными соглашениями (например, Магелланов пролив, Босфор, Дарданеллы).

Морской канал – это искусственно созданный морской проход.

Суэцкий канал – правовой режим определяется Константинопольской конвенцией 1888 г., которую обязалось соблюдать правительство Египта после принятия акта о национализации Суэцкого канала. Характерным является принцип свободы использования морского канала судами всех наций. Кроме того, используются принципы равенства всех государств при пользовании каналом и принцип нейтралитета, запрещения блокады канала. Порядок судоходства по каналу определяется Правилами плавания по Суэцкому каналу.

Кильский канал – правовой режим определяется Версальским мирным договором 1919 г. и Правилами плавания в Кильском канале. Торговые суда всех государств пользуются свободой прохода после уплаты транзитных сборов и получения пропускного свидетельства. Военные корабли должны заранее получить разрешение по дипломатическим каналам.

Панамский канал – находится под суверенитетом Панамы, правовой режим определяется Договором о панамском канале и Правилами плавания по Панамскому каналу. За право плавания по каналу взимается специальный сбор. В зоне канала только Панама осуществляет управление и оборону канала, таможенную, полицейскую службы. Действует панамские уголовные и гражданские законы. Провозглашен нейтралитет канала и принцип открытости канала для мирного и равного прохода судов всех стран.

Список использованных источников

1. Лукашук И.И. Международное право. Особенная часть: учеб. для юрид. фак. и вузов / Лукашук И.И. – 2-е изд., перераб. и доп. – Москва: БЕК, 2001. – 419 с.

2. Васильева Л.А. Международное публичное право: курс интенсивной подготовки / Л.А. Васильева, О.А. Бакиновская. – Минск: ТетраСистем, 2009. – 256 с.

3. Международное право: учеб. Для вузов по специальности и направлению «Юриспруденция» / Н.Г. Беляев – 2-е изд., изм. и доп. – Москва: Норма: Изд. Дом «Инфра-М», 2002. – 577 с.