Балтийский Русский Институт

# РЕФЕРАТ

по курсу ''Международное морское право''

на тему: **Территориальное море и его правовое положение**

студент\_ ? курса ххххххххх отделения юридического факультета

## ХХХХХХХХ ХХХХХХХХХ

##  Рига

**199\_**

**Содержание:**

# Введение

**Понятие и значение территориального моря**

**Граница и ширина территориального моря**

## Мирный проход иностранных судов через территориальное

**море**

**Права и обязанности прибрежных государств**

**Заключение**

Понятие «территориальное море», или «территориальные воды», возникло в один и тот же исторический период, что и понятие «свободное море», или «открытое море». Три обстоятельства послужили основанием для распространения суверенитета прибрежного государства на примыкающий к его берегам морской пояс, называемый территориальным морем. Вкратце эти обстоятельства можно изложить следующим образом:

1. Безопасность государства требует, чтобы ему была предоставлена возможность защищать свои береговые владения со стороны моря;
2. Для обеспечения своих коммерческих, фискальных и политических интересов прибрежное государство должно иметь возможность надзора над всеми судами, входящими и в его территориальные воды, покидающими их или становящимися на якорь в этих водах;
3. Государство должно иметь также исключительное право на эксплуатацию морских ресурсов в пределах территориального моря, которые необходимы для существования и благополучия населения, проживающего на его территории.

Территориальное море как институт международного права имеет длительную и непростую историю развития. Даже в конце XIX и в первой половине XX веков все еще шли споры о правовом статусе или юридической природе территориального моря. Одни юристы-международники считали, что над территориальным морем прибрежное государство обладает правами суверенитета, другие же утверждали, что оно обладает всего лишь правом юрисдикции, или ограниченного суверенитета. В отношении определения правового статуса территориального моря участникам I Конференции ООН по морскому праву удалось принять конструктивное решение. Конвенция о территориальном море и прилежащей зоне, разработанная ими в 1958 году, содержит обоснованные и отвечающие интересам прибрежных государств положения о том, что суверенитет государства распространяется за пределы его сухопутной территории и его внутренних вод на морской пояс, примыкающий к его берегу и называемый территориальным морем, а также на воздушное пространство над ним, равно как на поверхность и недра его дна (ст. 1 и 2 Конвенции).

Конвенция, таким образом, рассматривает территориальное море как составную часть государственной территории, что дает прибрежному государству четкие правовые основания для защиты его интересов. В то же время Конвенция учитывает заинтересованность других государств в использовании пространств территориального моря, в пределах которых находятся морские пути, весьма удобные для судов в навигационном и коммерческом отношении. Ввиду этого в Конвенции признается право мирного прохода иностранных судов через территориальное море при соблюдении установленных Конвенцией условий, гарантирующих уважение интересов прибрежного государства со стороны пересекающих его территориальное море иностранных судов (ст. 14-23 Конвенции).

Приняв указанные выше положения, участники Конвенции нашли в принципе целесообразное сочетание разноречивых интересов: с одной стороны, интересов прибрежного государства, с другой – международного судоходства. Это была одна из серьезных удач I Конференции ООН по морскому праву. [[1]](#footnote-1)

Позднее, на III Конференции ООН по морскому праву, в качестве основы решения вопроса о территориальном море были приняты положения Конвенции о территориальном море и прилежащей зоне. В них были внесены частично существенные, а частично малосущественные изменения. Такие изменения были произведены с учетом предложений, сформулированных делегациями социалистических стран (СССР, Болгарии, ГДР и Польши), а также Индонезии, Маврикия, Филиппин, Великобритании, Индии, Бангладеш и 24 государств, находящихся в географически неблагоприятном положении и не имеющих выхода к морю. Однако положения Конвенции о территориальном море и прилежащей зоне о правовом статусе территориального моря не претерпели, по существу, никаких изменений и вошли во все последующие принятые III Конференцией проекты, включая официальный проект Конвенции ООН по морскому праву от 28 августа 1981 г., а затем в текст Конвенции, одобренный 30 апреля 1982 г. Таким образом, III Конференции ООН по морскому праву в принятой ею конвенции сохранила традиционный правовой статус территориального моря: суверенитет над ним прибрежного государства, который осуществляется при уважении положений конвенции, а также других применимых норм международного права.[[2]](#footnote-2)

**Понятие и значение территориального моря**

Согласно Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. *территориальное море* – это прибрежный морской пояс шириной до 12 морских миль, который входит в состав территории прибрежного государства и находится под его суверенитетом с учетом общепринятых норм международного права.[[3]](#footnote-3) III Конференции ООН сыграла важную роль в деле закрепления 12-мильного предела ширины территориального моря. В ст. 3 Конвенции сказано, что «каждое государство имеет право устанавливать ширину своего территориального моря до предела, не превышающего 12 морских миль, отмеряемых от исходных линий, определенных в соответствии с настоящей Конвенцией».

На территориальное море, на воздушное пространство над ним, а также на его дно и недра распространяется суверенитет прибрежного государства. Исходя из этого, оно имеет право в территориальных водах на защиту своей безопасности; вправе устанавливать законы и правила в отношении безопасности судоходства и регулирования движения судов; защиты навигационных средств и оборудования; защиты кабелей и трубопроводов; сохранения ресурсов моря; предотвращения нарушения рыболовных, таможенных, фискальных, иммиграционных и санитарных правил прибрежного государства, сохранения окружающей среды; правил, касающихся морских научных исследований и гидрографических съемок. В свою очередь, иностранные суда, уважая суверенитет прибрежного государства в территориальных водах, обязаны соблюдать законы и правила прибрежного государства; не должны нарушать мир, добрый порядок и безопасность прибрежного государства.[[4]](#footnote-4)

Для прибрежных государств территориальные воды представляют важный источник морских богатств, главным образом рыбы, которая является существенным продуктом питания для населения. Территориальные воды являются также путями судоходства. Вместе с тем они служат интересам безопасности прибрежных государств, являясь для них защитным поясом со стороны моря. Следовательно, для прибрежных государств территориальные воды имеют важное хозяйственно-экономическое и военно-оборонительное значение. [[5]](#footnote-5)

**Граница и ширина территориального моря**

Начальная линия отсчета территориального моря практически одинаковым образом определена как в Конвенции о территориальном море и прилежащей зоне, так и в Конвенции ООН по морскому праву, в ст. 5 которой предусматривается, что «нормальной исходной линией для измерения ширины территориального моря является линия наибольшего отлива вдоль берега, указанная на официально признанных прибрежным государством морских картах крупного масштаба». В местах, где береговая линия глубоко изрезана и извилиста или где имеется вдоль берега или 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. При проведении таких исходных линий не допускается 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.

Система прямых исходных линий не может применяться государство м таким образом, чтобы территориальное море другого государства оказалось отрезанным от открытого моря.

Наиболее выдающиеся в море портовые сооружения, являющиеся составной частью системы данного порта, рассматриваются как часть берега. Но прибрежные установки и искусственные острова нее считаются постоянными портовыми сооружениями. Рейды, которыми обычно пользуются для погрузки, разгрузки и якорной стоянки судов и которые иначе были бы расположены целиком или частично за внешней границей территориального моря, включаются в территориальное море.

Конвенция ООН по морскому праву предусматривает, что острова имеют собственное территориальное море. Это означает, что если, например, расстояние, отделяющее остров от континентальной или островной территории одного и того же прибрежного государства, превосходит двойную ширину территориального моря этого же государства, то территориальное море острова будет отделенным от территориального моря континентальной или другой островной территории. Два пояса будут соприкасаться, если такое расстояние будет равно двойной ширине, и они частично перероют друг друга, когда это расстояние будет меньше двойной ширины. Если острова расположены на атоллах или их окаймляют рифы, то исходной линией для измерения ширины территориального моря служит обращенная к морю линия рифа при наибольшем отливе.[[6]](#footnote-6)

Внешней границей территориального моря является линия, каждая точка которой находится от ближайшей точки исходной линии на расстоянии, равном ширине территориального моря.

Ширина территориального моря у подавляющего большинства государств составляет 12 морских миль. Боковая граница территориальных вод смежных государств, а также границы территориального моря противолежащих государств, берега которых отстоят друг от друга менее чем на 24 (12+12) мили, определяется международными договорами.[[7]](#footnote-7)

**Мирный проход иностранных судов через территориальное море**

Права прибрежного государства в территориальном море являются следствием его суверенитета над этим пространством и потому по своей природе не могут рассматриваться иначе, как суверенные. Следовательно, деятельность иностранных государств и их граждан в территориальном море может иметь место, как правило, с согласия прибрежного государства и под его исключительным контролем. Однако объем суверенных прав, принадлежащих прибрежному государству и осуществляемых им над территориальным морем, является менее полным, чем объем суверенных прав, которыми оно пользуется в своих внутренних морских водах.

Из суверенных прав прибрежного государства над территориальным морем допускается на законном основании исключение – право мирного прохода иностранных судов. Это право может осуществляться при условии соблюдения иностранными судами соответствующих юридических положений. Прибрежное государство не вправе препятствовать мирному проходу через свое территориальное море иностранных судов, не нарушающих это положение.

Право мирного прохода через территориальное море появилось и долго развивалось как международный обычай. Оно обязано своим возникновением постоянно возраставшей потребности государств в использовании исторически сложившихся международных морских путей.[[8]](#footnote-8)

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 рейде или у портового сооружения (ст. 18 Конвенции 1982 г.). [[9]](#footnote-9)

В соответствии с п. 1 ст. 19 Конвенции 1982 года «проход является мирным, если только им не нарушается мир, добрый порядок или безопасность прибрежного государства». Проход иностранного судна считается немирным, если в территориальном море оно осуществляет любой из следующих видов деятельности:

* Угрозу силой или ее применение против суверенитета, территориальной целостности или политической независимости прибрежного государства или каким-либо другим образом в нарушении принципов международного права, воплощенных в уставе ООН;
* Любые маневры или учения с оружием любого вида;
* Любой акт, направленный на сбор информации в ущерб обороне или безопасности прибрежного государства;
* Любой акт пропаганды, имеющий целью посягательство на оборону и безопасность прибрежного государства;
* Подъем в воздух, посадку или принятие на борт любого летательного аппарата;
* Подъем в воздух, посадку или принятие на борт любого военного устройства;
* Погрузку или выгрузку любого товара или валюты, посадку или высадку любого лица, вопреки таможенным, фискальным, иммиграционным или санитарным законам и правилам прибрежного государства;
* Любой акт преднамеренного и серьезного загрязнения вопреки настоящей Конвенции;
* Любую рыболовную деятельность;
* Проведение исследовательской или гидрографической деятельности;
* Любой акт, направленный на создание помех функционированию любых систем связи или любых других сооружений или установок прибрежного государства;
* Любую другую деятельность, не имеющую прямого отношения к проходу (п.2 ст. 19 Конвенции 1982 г.).

Следует отметить, что согласно ст. 20 Конвенции 1982 г. «в территориальном море подводные лодки и другие подводные транспортные средства должны следовать на поверхности и поднимать свой флаг».

**Права и обязанности прибрежных государств**

В конвенции 1982 года разумно решается вопрос о праве прибрежного государства, вытекающем из его суверенитета, регулировать мирный проход. Прибрежное государство может принимать в соответствии с положениями Конвенции и другими нормами международного права законы и правила, относящиеся к мирному проходу через территориальное море всех нижеследующих вопросов или некоторых из них:

* Безопасности судоходства и регулирования движения судов;
* Защиты навигационных средств и оборудования, а также других сооружений или установок;
* Защиты кабелей и трубопроводов;
* Сохранения живых ресурсов моря;
* Предотвращения нарушения рыболовных правил прибрежного государства;
* Сохранения окружающей среды прибрежного государства и предотвращения, сокращения и сохранения под контролем ее загрязнения;
* Морских научных исследований и гидрографических съемок;
* Предотвращения нарушения таможенных, фискальных, иммиграционных или санитарных правил прибрежного государства.

При применении положений Конвенции или любых законов и правил, изданных в соответствии с нею, прибрежное государство не должно: предъявлять к иностранным судам требования, которые на практике сводятся к лишению их права мирного прохода или нарушению этого права; или допускать дискриминацию ни по форме, ни по существу в отношении судов, перевозящих грузы в любое государство, из него или от его имени.

Иностранные суда не могут облагаться никакими сборами только за проход их через территориальное море.

Прибрежное государство как суверен в своем территориальном море может принимать необходимые меры для сохранения мира и доброго порядка и обеспечения соблюдения своих законов и правил, принятых в соответствии с действующими по этому вопросу нормами международного права и относящихся к мирному проходу. Т.е. прибрежное государство может принимать в своем территориальном море меры, необходимые для недопущения прохода, не являющегося мирным. Такие меры принимаются тогда, когда иностранное судно осуществляет в момент прохода через территориальное море деятельность, нарушающую мир, добрый порядок или безопасность прибрежного государства. Иначе говоря, они применяются в ответ на деятельность, уже совершенную.[[10]](#footnote-10)

Кроме вышеупомянутых выше прав прибрежного государства Конвенция 1982 года по морскому праву в ст. 22 предусматривает еще следующие:

1. Прибрежное государство в случае необходимости и с учетом безопасности судоходства может потребовать от иностранных судов, осуществляющих право мирного прохода через его территориальное море, пользоваться такими морскими коридорами и схемами разделения движения, которые оно может установить или предписать для регулирования прохода судов.
2. В частности, в отношении танкеров, судов с ядерными двигателями и судов, перевозящих ядерные и другие опасные или ядовитые по своей природе вещества или материалы, может быть выдвинуто требование следовать по таким морским коридорам.

Эти положения являются новыми в международном морском праве. Их нет в Конвенции 1958 года. Они потребовались сейчас ввиду возросшей интенсивности судоходства по морским путям и в связи с появлением новых видов судов и новых видов грузов, что в свою очередь связано с результатами научно-технической революции.

Устанавливая морские коридоры и предписывая схемы разделения движения, прибрежное государство, тем не менее, принимает во внимание рекомендации компетентной международной организации, любые пути, которые обычно используются для международного судоходства, особые характеристики конкретных судов и путей и интенсивность движения судов. Оно ясно указывает такие морские коридоры и схемы разделения движения на морских картах, которые должным образом опубликовываются.[[11]](#footnote-11)

Прибрежное государство в определенных случаях осуществляют на борту иностранного судна, проходящего через его территориальное море, уголовную и гражданскую юрисдикцию. Конвенция 1982 года предусматривает, что уголовная юрисдикция прибрежного государства не должна осуществляться на борту иностранного судна, проходящего через территориальное море, для ареста какого-либо лица или производства расследования в связи с любым преступлением, совершенным на борту судна во время его прохода, за исключением случаев, когда последствия преступления распространяются на прибрежное государство или преступление имеет такой характер, что им нарушается спокойствие в стране или добрый порядок в территориальном море или же капитан судна, дипломатический агент или консульское должностное лицо государства флага обратится к местным властям с просьбой об оказании помощи. Уголовная юрисдикция может осуществляться также для пресечения незаконной торговли наркотическими средствами или психотропными веществами.[[12]](#footnote-12)

Пункт 2 ст. 27 Конвенции 1982 года сохраняет за прибрежными государством право ареста и расследования на борту иностранного судна, проходящего через территориальное море после выхода из внутренних вод. Такое право является обоснованным, поскольку оба эти морские пространства находятся под суверенитетом прибрежного государства.

Иначе дело обстоит с правом ареста и расследования в связи с преступлением, совершенным на судне, не заходившем во внутренние воды или до его входа в территориальное море. Прибрежное государство не может принимать на борту иностранного судна, проходящего через территориальное море, никаких мер для ареста какого-либо лица или производства расследования по поводу преступления, совершенного до входа судна в территориальное море, если судно следуя из иностранного порта, ограничивается проходом через территориальное море, не заходя во внутренние воды. Такой запрет является логичным, поскольку в данном случае речь идет о преступлении, совершенном за пределами действия суверенных прав прибрежного государства. Конвенция 1982 года предусматривает некоторые исключения, дающие прибрежному государству право принимать меры для ареста какого-либо лица или производства расследования за:

* нарушение законов и правил прибрежного государства, касающихся рыболовства в экономической зоне, и
* нарушения в экономической зоне законов и правил прибрежного государства или применимых международных норм и стандартов по предотвращению, сокращению и сохранению под контролем загрязнения с судов.

Гражданская юрисдикция прибрежного государства в отношении иностранных судов, находящихся в территориальном море, также ограничена: запрещается 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 навлеченной на себя этим судном во время или для прохода через территориальные воды.

Данные положения применяются также в отношении иностранных судов, стоящих на якоре, если остановка или стоянка не связаны с обычным плаванием или необходимы вследствие непреодолимой силы или бедствия или с целью оказания помощи лицам, судам или летательным аппаратам, находящимся в опасности либо терпящим бедствие.

Положения о гражданской юрисдикции прибрежного государства применяются, согласно Конвенции 1982 года и Конвенции 1958 года, к государственным торговым судам и частновладельческим судам. Следовательно, эти конвенции не освобождают торговые суда, являющиеся собственностью государства или эксплуатируемые государством, от действия местной юрисдикции. Непризнание иммунитета за государственными судами противоречит международному обычаю, относящемуся к данной области правового регулирования.[[13]](#footnote-13)

Таким образом, подводя итоги, в заключении можно сделать следующие выводы:

1. Территориальное море по своему правовому положению как от открытого моря, так и от внутренних морских вод. В первом случае речь идет о том, что в отличии от открытого моря территориальные воды находятся под суверенитетом прибрежного государства. Во втором случае, в отличие от правового положения внутренних морских вод, также находящихся под суверенитетом государства, территориальные воды обычно открыты для мирного прохода иностранных судов.
2. Ввиду того, что территориальное море находится под суверенитет ом прибрежного государства, последнее решает вопрос о ширине данного морского пространства, согласуя это решение с международной практикой и интересами судоходства. Большинство стран придерживается лимита от 3 до 12 миль.
3. В силу распространения суверенитета прибрежного государства на территориальное море данное государство имеет исключительное право издания различных актов по регламентации режима в этих водах. Оно же решает вопрос о проходе иностранных военных кораблей и в отдельных случаях – об ограничении свободы судоходства иностранных торговых судов.
4. Признание суверенитет а государства в территориальном море обуславливает осуществление им уголовной и гражданской юрисдикции, но в отношении проходящих иностранных судов юрисдикция осуществляется лишь при определенных условиях.
5. Находясь в территориальных водах иностранного государства, проходящее судно обязано выполнять определенные действия или воздерживаться от них, что обусловлено суверенитетом прибрежного государства.

**Список используемой литературы:**

1. П.Н. Бирюков Международное право, Москва: Юристъ, 1998
2. Г.Ф. Калинкин Режим морских пространств, Москва: Юридическая литература, 1981
3. Л.А. Комарова Современное международное морское право, Москва, 1985
4. С.В. Молодцов Международное морское праву, Москва: Международные отношения, 1987
5. С.В. Молодцов Правовой режим морских вод, Москва: Международные отношения, 1982
6. Международное морское право, Москва: издательства Университета дружбы народов, 1988
7. А.Н. Николаев Проблема территориальных вод в международном праве, Москва, 1959

А.Н. Николаев Территориальное море, Москва: Международные отношения, 1969

1. С.В. Молодцов Правовой режим морских вод, Москва: Международные отношения, 1982. – С.23-25 [↑](#footnote-ref-1)
2. С.В. Молодцов Международное морское праву, Москва: Международные отношения, 1987. – С.70-71 [↑](#footnote-ref-2)
3. Международное морское право, Москва: издательства Университета дружбы народов, 1988. – С. 21 [↑](#footnote-ref-3)
4. Л.А. Комарова Современное международное морское право, Москва, 1985. – С. 10-11 [↑](#footnote-ref-4)
5. А.Н. Николаев Территориальное море, Москва: Международные отношения, 1969. – С. 3 [↑](#footnote-ref-5)
6. С.В. Молодцов Международное морское праву, Москва: Международные отношения, 1987. – С. 72 [↑](#footnote-ref-6)
7. П.Н. Бирюков Международное право, Москва: Юристъ, 1998. – С.286. [↑](#footnote-ref-7)
8. С.В. Молодцов Международное морское право, Москва: Международные отношения, 1987. – С. 81 [↑](#footnote-ref-8)
9. П.Н. Бирюков Международное право, Москва: Юристъ, 1998. – С.287 [↑](#footnote-ref-9)
10. С.В. Молодцов Правовой режим морских вод, Москва: Международные отношения, 1982. -С.50 [↑](#footnote-ref-10)
11. С.В. Молодцов Международное морское право, Москва: Международные отношения, 1987. – С.88 [↑](#footnote-ref-11)
12. С.В. Молодцов Международное морское право, Москва: Международные отношения, 1987. – С. 89 [↑](#footnote-ref-12)
13. С.В. Молодцов Международное морское право, Москва: Международные отношения, 1987. – С. 90 [↑](#footnote-ref-13)