

СОВРЕМЕННЫЙ ПРАВОВОЙ РЕЖИМ ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО МОРЯ РОССИИ¹

© 2018 г. В. Н. Гуцуляк

Кафедра “Транспортное право” Юридического института
Российского университета транспорта, Москва

E-mail: gutsul@inbox.ru

Поступила в редакцию 19.03.2018 г.

Статья посвящена правовому статусу и режиму одного из стратегически важных для России морских пространств, находящихся под ее суверенитетом, территориальному морю. В статье анализируется понятие территориального моря, сформулирована его авторская дефиниция, обоснована недопустимость использования в научном обороте термина “территориальные воды”, как ошибочного и вносящего путаницу. Значительное место в статье уделено праву мирного прохода, в том числе иностранных военных кораблей, вопросам осуществления уголовной, гражданской и административной юрисдикции в территориальном море. В заключении сформулированы обобщающие выводы.

Ключевые слова: морское право, международное право, территориальное море, исходные линии, право мирного прохода, уголовная юрисдикция, гражданская юрисдикция, административная юрисдикция.

DOI: 10.31857/S013207690000796-7

Понятие территориального моря. Термин “территориальное море”² возник сравнительно давно,

¹ Статья подготовлена при информационной поддержке СПС “КонсультантПлюс”.

² См. также: *Бекяшева К.А.* Международное морское право // *Международное публичное право: учеб.* / под ред. К.А. Бекяшевой. 3-е изд. М., 2004. С. 603–608; *Гуцуляк В.Н.* Международное морское право (Публичное и частное). М., 2017. С. 104–110; *Его же.* Международное морское право // *Международное право. Особенная часть: учеб. для вузов* / отв. ред. Р.М. Валеев, Г.И. Курдюков. М., 2010. С. 414–459; *Ковалев А.А.* Современное международное морское право и практика его применения. М., 2003. С. 30–50; *Колодкин А.Л., Гуцуляк В.Н.* Международное морское право // *Международное право: учеб.* / отв. ред. Е.Т. Усенко, Г.Г. Шинкаревич. М., 2003; *Колодкин А.Л., Гуцуляк В.Н., Боброва Ю.В.* Мировой океан. Международно-правовой режим. Основные проблемы. М., 2007. С. 61–70; *Колодкин А.Л.* Международно-правовой режим территориальных вод и открытого моря. М.; Л., 1962; *Его же.* Международно-правовой режим территориальных вод // *Мировой океан. Международно-правовой режим. Основные проблемы.* М., 1973. С. 151–185; *Его же.* Международно-правовой режим территориальных вод и прилежащих зон // *Курс международного права: в 6 т. Т. III.* М., 1967. С. 170–220; *Его же.* Территориальное море // *Международное право* / отв. ред. Г.И. Тункин. М., 1982. С. 417–421; *Его же.* Территориальное море и прилежащая зона // *Курс международного права: в 7 т. Т. 5* / отв. ред. В.С. Верешетин.

но впервые легальное закрепление он получил в одной из четырех международных конвенций, принятых ООН в Женеве в 1958 г. Речь идет о Конвенции о территориальном море и прилежащей зоне 1958 г.³ Ее участниками в настоящее время являются 75 государств. В соответствии со ст. 1 указанной Конвенции суверенитет государ-

М., 1992. С. 35–40; *Коломбос Д.* Международное морское право. М., 1975. С. 78–127; *Малинин С.А.* Право мирного прохода иностранных судов через территориальное море по Конвенции 1982 г. // *Правовые вопросы морской перевозки грузов и безопасности мореплавания: сб. науч. тр.* М., 1984. С. 43–48; *Молодцов С.В.* Международное морское право. М., 1987. С. 67, 68 и др.; *Суворова В.Я.* Международное морское право // *Международное право: учеб.* / отв. ред. Г.В. Игнатенко, О.И. Тиунов. 3-е изд. М., 2004. С. 535–540 и др.; *Бозриков О.В.* Правовые вопросы делимитации территориального моря. М., 1973; *Churchill B.B. and Lowe A.V.* The Law of the Sea. Manchester, 1983; *Shekhar G.* The Legal Regime of Innocent Passage through the Territorial Sea // *Law of the Sea* / ed. by Hugo Caminos. England, 2001. P. 37–66; *Neubauer R.D.* The right of innocent passage for warships in the territorial Sea: a response to the Soviet Union // *International Law Studies* (Newport, R.I.). Vol. 68. 1995. P. 189–196; *Gutsulyak V.* International Maritime Law from the Russian Perspective. USA, CA. Fall 2017. P. 84–89.

³ Заключена в Женеве 29 апреля 1958 г.

ства распространяется за пределы его сухопутной территории и его внутренних вод на морской пояс, примыкающий к его берегу и называемый территориальным морем.

СССР⁴ подписал Конвенцию 1958 г. с двумя оговорками к ст. 20 и 23. Одна из них касается сохранения иммунитета государственных судов в “иностранных территориальных водах” при осуществлении прибрежным государством гражданской юрисдикции. Согласно оговорке применение мер, связанных с реализацией гражданской юрисдикции на борту судна, может иметь место лишь с согласия государства флага судна.

Вторая оговорка предусматривает, что прибрежное государство имеет право устанавливать “разрешительный порядок прохода иностранных военных кораблей через его территориальные воды”.

Здесь следует заметить, что если в Конвенции 1958 г. используется термин “территориальное море”, то в оговорках — “территориальные воды”.

На такой “разной” в терминологии указывали в свое время и советские ученые-правоведы. Так, А.К. Жудро А.К. и Ю.Х. Джавад в этой связи писали: «В советской правовой литературе чаще применяется термин “территориальные воды”. Ему отдается предпочтение также и в советском законодательстве, реже применяется термин “территориальное море”, более употребительный в иностранной литературе и иностранном законодательстве»⁵.

Надо сказать, что и сегодня в работах отечественных ученых нередко можно встретить использование термина “территориальные воды”. Но особенно часто его используют российские военные моряки и средства массовой информации.

В этой связи необходимо отметить, что еще при подготовке проекта конвенций о морском праве Комиссия международного права⁶ указывала, что термин “территориальные воды” иногда охватывает как территориальные воды в узком смысле, так и внутренние морские воды, в неко-

торых странах (например, в Дании, Мексике, США) — даже все внутренние (национальные) воды: реки, озера, каналы (внутреннего значения). По мнению Комиссии, термин “территориальное море” устраняет подобную неясность⁷.

На наш взгляд, использование термина “территориальные воды” является оправданным лишь тогда, когда речь идет о пограничных реках и озерах. В этом случае Государственная граница, проходящая на судоходных реках по тальвегу⁸, а в остальных случаях — как правило, с использованием равноотстоящей линии, делит соответствующие акватории на территориальные воды противлежащих государств. Например, линия Государственной границы, проходящая по рекам Амур, Уссури, Аргунь, делит их на территориальные воды России и Китая. Река Нарва делится на территориальные воды России и Эстонии, Неман — России и Литвы, Урал — России и Казахстана и т.д.

Аналогичным образом дело обстоит в приграничных озерах. Например, Государственная граница, проходящая по акватории озера Ханка, делит его на территориальные воды России и Китая.

Во всех вышеперечисленных случаях использование термина “территориальные воды” является вполне обоснованным. Но, когда речь идет о морских пространствах, это уже недопустимо. Только термин “территориальное море” достаточно полно и точно отражает суть этого понятия, поскольку подчеркивает, что эта акватория непосредственно напрямую связана с морем, а не с рекой или озером.

В пользу этого соображения говорит и тот факт, что Конвенция ООН по морскому праву 1982 г.⁹ в ч. II “Территориальное море и прилежащая зона” еще раз подтвердила легальное закрепление термина “территориальное море” в международном праве.

Представляется, что окончательная точка в споре между приверженцами терминов “террито-

⁴ Российская Федерация по отношению к СССР имеет особый правовой статус, являясь не просто правопреемницей, а государством-продолжателем.

⁵ Жудро А.К., Джавад Ю.Х. Морское право. М., 1974. С. 138.

⁶ Комиссия международного права создана в 1947 г. в соответствии с Резолюцией Генеральной Ассамблеи ООН 174 (II). В период с 1949 по 1956 г. подготовила проект статей, относящихся к морскому праву, и рекомендовала Генеральной Ассамблее ООН созвать международную конференцию полномочных представителей для его рассмотрения.

⁷ См.: Верещетин А.Н., Ганюшкин Б.В., Жуков Г.П. и др. Курс международного права: в 6 т. Т. III. Основные институты и отрасли современного международного права. М., 1967. С. 171.

⁸ *Тальвег* (нем. *Talweg*, от *Tal* — “долина” и *Weg* — “дорога”) — линия, соединяющая наиболее пониженные участки дна реки и фактически проходящая по середине фарватера, который служит для осуществления судоходства.

⁹ Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS-82). Заключена в г. Монтего-Бей 10 декабря 1982 г. Вступила в силу 16 ноября 1994 г. Ратифицирована Российской Федерацией 26 декабря 1997 г. Участники — 167 государств, а также Европейский Союз.

риальные воды” и “территориальное море” была поставлена в связи с принятием российского Закона, название которого говорит само за себя — Федеральный закон от 31 июля 1998 г. № 155-ФЗ (в ред. от 18.07.2017 г.) “О внутренних морских водах, *территориальном море* и прилежащей зоне Российской Федерации” (курсив мой. — В.Г.).

Таким образом, представляется совершенно очевидным, что в рамках международного морского права в научный оборот уже давно введен термин “территориальное море”, и использование других терминов, близких по значению, например “территориальные воды”, только вносит ненужную путаницу и является ошибочным, поскольку это противоречит как нормам международного права, так и российскому законодательству.

“Вечнозеленой” проблемой в международном морском праве длительное время оставалась предельно допустимая ширина территориального моря. Вплоть до 1982 г. ни в одном из международно-правовых актов не было ответа на этот вопрос. И только в результате кропотливой девятилетней работы III Конференции ООН по морскому праву, завершившейся подписанием Конвенции ООН по морскому праву, наряду с целым рядом вопросов, имеющих глобальное значение, был наконец-то успешно разрешен спор о предельно допустимой ширине территориального моря. Poleмика между поборниками традиционного трехмильного лимита (в первую очередь США и Великобритании) и целой группой государств, большей частью африканских и латиноамериканских, уже притязавших на 200-мильное территориальное море, завершилась компромиссным решением. Впервые в истории международного морского права было принято совершенно конкретное ограничение по установлению ширины территориального моря — она не должна превышать 12 морских миль¹⁰. Надо сказать, что сторонником 12-мильного территориального моря всегда выступал СССР. Именно его позиция сыграла решающую роль в итоговом решении.

Прежде чем перейти к подробному анализу положений международного морского права в части, касающейся территориального моря, нельзя не затронуть проблему соотношения Женевской конвенции о территориальном море и прилежащей зоне 1958 г. и Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.

Бытует мнение, что все четыре Женевские конвенции 1958 г. (о территориальном море и прилежащей зоне; о континентальном шельфе; об открытом море; о рыболовстве и охране живых ресурсов открытого моря) давно устарели, являются архаичными, и фактически их заменила Конвенция 1982 г. На самом деле это не так. Во-первых, Конвенция 1982 г. дополняет и уточняет целый ряд положений Женевских конвенций 1958 г. Во-вторых, Конвенция 1982 г. является своеобразным “зонтиком” над Конвенциями 1958 г. в том смысле, что по иерархии положения Конвенции 1982 г. являются преваляющими. И наконец, в-третьих, нужно учитывать тот факт, что ряд государств, являясь участниками Конвенций 1958 г., не стали присоединяться к Конвенции 1982 г. (например, США).

Таким образом, международно-правовой статус и режим территориального моря следует рассматривать с учетом положений как Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., так и Женевской конвенции о территориальном море и прилежащей зоне 1958 г.

Конвенция 1982 г. подтвердила международно-правовой статус территориального моря, предусмотренный Конвенцией 1958 г. и воплощенный в трех ключевых положениях.

1. Согласно ст. 2 суверенитет прибрежного государства распространяется за пределы его сухопутной территории и внутренних вод, а в случае государства-архипелага — его архипелажных вод на примыкающий морской пояс, называемый территориальным морем.

2. Указанный суверенитет распространяется на воздушное пространство над территориальным морем, равно как на его дно и недра.

3. Суверенитет над территориальным морем осуществляется с соблюдением Конвенции и других норм международного права.

Последнее положение имеет принципиальное значение. Из него, в частности, вытекает, что прибрежное государство не может лишь по своему усмотрению полностью регулировать правовой режим территориального моря, даже несмотря на то что это морское пространство фактически является продолжением его сухопутной территории. Прибрежное государство обязано учитывать при этом положения международного права. В этом смысле можно говорить о добровольном ограничении прибрежным государством своего суверенитета в целях обеспечения интересов международного судоходства.

¹⁰ 1 морская миля = 1852 м

Для отсчета ширины территориального моря используются так называемые исходные линии. Конвенция 1958 г. подробно регламентирует порядок проведения таких линий.

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 и в непосредственной близости к нему цепь островов, для проведения исходной линии, от которой отмеряется территориальное море, может применяться метод прямых исходных линий, соединяющих соответствующие пункты. Причем, при проведении таких 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.

Исходные линии могут проводиться к обсыхающим при отливе возвышениям и от них только в том случае, если на них возведены маяки или подобные сооружения, находящиеся всегда над уровнем моря.

В случаях, когда может быть применен метод прямых исходных линий, при установлении отдельных исходных линий могут приниматься в расчет особые экономические интересы данного района, реальность и значение которых доказаны их длительным осуществлением. Вместе с тем система прямых исходных линий не может применяться государством таким образом, чтобы территориальное море другого государства оказалось отрезанным от открытого моря.

Конвенция 1958 г. также устанавливает, что прибрежное государство должно ясно обозначать прямые исходные линии на морских картах, которые должны быть надлежаще опубликованы.

Важно отметить, что при определении границ территориального моря наиболее выдающиеся в море постоянные портовые сооружения, которые являются составной частью системы данного порта, рассматриваются как часть берега.

Еще одна особенность определения границ территориального моря связана с рейдами, которыми обычно пользуются для погрузки, разгрузки и стоянки судов. Если акватория рейда располо-

жена полностью или частично за внешней границей территориального моря, то она включается в территориальное море. Прибрежное государство обязано ясно обозначить границы таких рейдов и указывать эти границы на морских картах, которые должны быть надлежаще опубликованы.

Если в состав территории прибрежного государства входят острова, под которыми понимаются естественно образованные пространства суши, окруженные водой и расположенные над уровнем наибольшего прилива, то от них также отмеряется ширина территориального моря с учетом вышеизложенных положений

Если берега двух государств расположены один против другого или примыкают друг к другу, ни то, ни другое государство не имеют права, если только между ними не заключено соглашение об ином, распространять свое территориальное море за срединную линию, проведенную таким образом, что каждая ее точка является равноотстоящей от ближайших точек исходных линий, от которых отмеряется ширина территориальных морей этих двух государств. Однако это правило не применяется, если в силу исторически сложившихся правовых оснований или иных особых обстоятельств необходимо разграничивать территориальные моря двух государств другим образом.

Граница между территориальными морями двух расположенных друг против друга или примыкающих друг к другу государств обозначается на официально признанных прибрежными государствами морских картах крупного масштаба.

В тех местах, где река непосредственно впадает в море, исходной линией является прямая линия, проводимая поперек устья реки между точками на ее берегах, соответствующими наибольшему отливу.

Конвенция 1982 г. в части, касающейся территориального моря, с одной стороны, практически дословно воспроизвела вышеуказанные положения, с другой — внесла, в частности, следующие уточнения и дополнения.

Прежде всего, как уже указывалось выше, Конвенция 1982 г. ограничила ширину территориального моря, установив в ст. 3, что каждое государство имеет право устанавливать ширину своего территориального моря до предела, не превышающего 12 морских миль, отмеряемых от исходных линий.

Конвенция 1982 г. также внесла важное дополнение, касающееся рифов. Так, согласно ст. 6 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.

Таким образом, можно сформулировать следующее определение. **Территориальное море** — это морской пояс шириной до 12 морских миль, примыкающий к внутренним морским водам, а в тех местах побережья, где таких вод нет, — непосредственно к берегу, в случае государства-архипелага — к его архипелажным водам, отсчитываемый от исходных линий, входящий в состав территории государства и находящийся под его суверенитетом, который осуществляется с учетом общепризнанных норм международного права.

Правовой режим территориального моря, по сути, обозначает совокупность норм международного права, регулирующих отношения между государствами и другими субъектами международного права по поводу этой части Мирового Океана. Большей частью эти отношения связаны с возможностью государств флага судна осуществлять судоходство в территориальном море прибрежного государства. Именно в этом плане соотношение прав и обязанностей властей прибрежного государства и иностранного судна представляет наибольший практический интерес.

В отличие от сухопутной территории, внутренних вод и внутренних морских вод, на которые суверенитет прибрежного государства распространяется в полном объеме без каких-либо изъятий, территориальное море характеризуется весьма важным юридическим признаком, не имеющим аналогии. Речь идет о праве мирного прохода, являющемся краеугольным камнем правового режима территориального моря.

Право мирного прохода. В интересах торгового мореплавания прибрежные государства согласились добровольно ограничить свой суверенитет, признав право мирного прохода (*innocent passage*) иностранных судов через свое территориальное море.

В соответствии с положениями Конвенций 1958 г. и 1982 г. правом мирного прохода пользуются суда всех государств, в том числе и неприбрежных, т.е. не имеющих прямого выхода в море и чаще называемых внутриконтинентальными. Сегодня в мире насчитывается 44 таких государства. Они не только имеют право на то, чтобы суда плавали под их флагом, на доступ к морю и от него, на тот же режим в иностранных портах, который предоставляется другим судам, но и, как

видим, пользуются, в частности, тем же правом на мирный проход, что и другие государства.

В общем, под проходом понимается плавание через территориальное море с целью: а) пересечь это море, не заходя во внутренние воды или не становясь на рейде или у портового сооружения за пределами внутренних вод; или б) пройти во внутренние воды, или выйти из них, или стать на таком рейде, или у такого портового сооружения.

Конвенция 1982 г. содержит формулу того, что проход должен быть непрерывным и быстрым. Однако он может включать остановку и стоянку на якоре, но лишь постольку, поскольку они связаны с обычным плаванием или необходимы вследствие непреодолимой силы или бедствия, или с целью оказания помощи лицам, судам или летательным аппаратам, находящимся в опасности или терпящим бедствие.

Важнейшим признаком прохода судна через иностранное территориальное море является его квалификация в качестве мирного (на англ. яз. используется термин “*innocent*” — невинный, чистый, невиновный, безвредный).

Как сказано в Конвенции 1958 г., проход является мирным, поскольку им не нарушаются мир, добрый порядок или безопасность прибрежного государства. Причем такой проход должен совершаться в соответствии с положениями Конвенции 1959 г. и другими нормами международного права.

Вместе с тем Конвенция 1958 г. не раскрывает значения понятия “мир, добрый порядок или безопасность прибрежного государства”, которое может толковаться достаточно широко. Эту неопределенность устранила Конвенция 1982 г., которая в ч. 2 ст. 19 установила, что проход иностранного судна считается нарушающим мир, добрый порядок или безопасность прибрежного государства, если в территориальном море оно осуществляет любой из 12 видов деятельности. В их число включены, в частности, угроза силой или ее применение: любые маневры или учения с оружием любого вида; любой акт, направленный на сбор информации в ущерб обороне или безопасности прибрежного государства; подъем в воздух, посадку или принятие на борт любого летательного аппарата; любой акт преднамеренного и серьезного загрязнения и др. Приведенный в Конвенции 1982 г. перечень не является исчерпывающим, поскольку в число таких видов деятельности может включаться “любая другая деятельность, не имеющая прямого отношения к проходу”.

Прибрежное государство может ввести дополнительные требования к осуществлению мирного прохода. Так, в случае необходимости и с учетом безопасности судоходства оно может потребовать от иностранных судов, осуществляющих право мирного прохода через его территориальное море, пользоваться специальными морскими коридорами и системами разделения движения судов. Надо сказать, что в тексте Конвенции 1982 г. на русском языке в ст. 22 термин *“traffic separation schemes”* переведен как “схемы разделения движения”, что неточно. В официальном переводе Конвенции о международных правилах предупреждения столкновений в море, принятой в 1972 г. (далее — МППСС-72)¹¹, дан более точный перевод: “системы разделения движения” (далее — СРД).

Установление СРД является одним из наиболее эффективных способов обеспечения безопасности в районах интенсивного движения и большого скопления судов путем искусственного разделения встречных судовых потоков.

Впервые СРД судов была установлена в Дуврском проливе (самая узкая часть Ла-Манша, альтернативное название — Па-де-Кале) в 1967 г. Сначала она действовала на добровольной основе, но в 1971 г. Ассамблея ИМО приняла резолюцию, согласно которой Правила плавания по системе разделения движения судов стали обязательными. Принятые МППСС-72 закрепили это положение.

Устанавливать СРД уполномочена международная морская организация — ИМО, которая реализует свои полномочия в этой области путем принятия резолюций. В соответствии с Резолюцией ИМО А.572 (14) “Общие положения об установлении путей движения судов”, принятой 20 ноября 1985 г., система разделения движения определяется как “система, разделяющая потоки судов, следующих в противоположных или почти противоположных направлениях при помощи зоны или линии разделения, полос движения и других мер”.

В отношении танкеров, судов с ядерными двигателями и судов, перевозящих ядерные и другие опасные или ядовитые по своей природе вещества или материалы, при осуществлении ими мирного прохода через территориальное море соответствующим прибрежным государством может

быть выдвинуто требование следовать по установленным им морским коридорам.

Вместе с тем на прибрежное государство возлагается обязанность должным образом опубликовывать морские карты, на которых должны быть ясно указаны такие морские коридоры и системы разделения движения судов.

Особые требования при осуществлении мирного прохода через территориальное море прибрежное государство предъявляет к иностранным судам с ядерными двигателями и судам, перевозящим ядерные и другие опасные или ядовитые по своей природе вещества (ст. 23 Конвенции 1982 г.). Такие суда должны иметь на борту документы и соблюдать особые меры предосторожности, установленные для таких судов международными соглашениями.

Согласно ст. 26 Конвенции 1982 г. иностранные суда не могут облагаться никакими сборами лишь за их проход через территориальное море.

Отдельного рассмотрения требует порядок осуществления мирного прохода через иностранное территориальное море военным кораблем. Под таковым в Конвенции 1982 г. (ст. 28) понимается судно, принадлежащее вооруженным силам какого-либо государства, имеющее внешние знаки, отличающие такие суда его национальности, находящееся под командованием офицера, который состоит на службе правительства данного государства и фамилия которого занесена в соответствующий список военнослужащих или эквивалентный ему документ, и имеющее экипаж, подчиненный регулярной военной дисциплине.

Статья 30 Конвенции 1982 г. фактически допускает мирный проход военного корабля через иностранное территориальное море, устанавливая, что, если какой-либо военный корабль не соблюдает законов и правил прибрежного государства, касающихся прохода через территориальное море, и игнорирует любое обращение к нему требование об их соблюдении, прибрежное государство может потребовать от него немедленно покинуть территориальное море.

Таким образом, военные корабли наравне с торговыми судами могут осуществлять мирный проход через территориальное море прибрежного государства. Вместе с тем, в отличие от торгового судна, военный корабль обладает иммунитетом, и власти прибрежного государства весьма ограничены в принятии каких-либо принудительных мер в отношении и военного корабля, нарушающего законы и правила прибрежного государства.

¹¹ Участниками МППСС-72 являются 154 государства (в том числе и Россия), чей совокупный тоннаж составляет 98.35% мирового.

Единственное, что они могут сделать в этой ситуации, как уже указывалось выше, только потребовать от военного корабля немедленно покинуть территориальное море. В этой связи возникает вопрос: а как быть в ситуации, когда военный корабль отказывается покидать территориальное море, несмотря на требование прибрежного государства?

Черноморский инцидент 1988 г.¹² Весьма показательным практическим примером, связанным с осуществлением права мирного прохода военными кораблями, является случай, имевший место в 1988 г. у побережья Крымского полуострова. Два американских военных корабля — ракетный крейсер “Йорктаун” и эсминец “Кэрон” — 12 февраля 1988 г. вошли в территориальное море СССР у Крымского полуострова и продолжили движение вдоль побережья, приближаясь к берегу на расстояние до 6 миль. В район вышли советские пограничные корабли “Беззаветный”, “СКР-6” и “Ямал”, которые начали манёвр на сближение с американцами. “Беззаветный” догнал “Йорктаун”, и некоторое время корабли шли параллельными курсами практически вплотную друг к другу. Затем “Беззаветный” резко переложил руль вправо и навалился на корму “Йорктауна” правым бортом под углом около 30°. От удара и трения бортов обоих кораблей началось искрообразование и загорелась бортовая краска. “Беззаветный” одной лапой якоря повредил обшивку американского крейсера, а другой — нанес себе пробоину в носовой части. “СКР-6” фактически притерся к левому борту “Кэрона”, повредив ему обшивку, леерное ограждение и шлюпку.

“Беззаветный” еще раз повторил навал на американский корабль, что привело к еще более серьезным повреждениям и пожару на “Йорктауне”. После взаимных демонстраций намерения применить оружие в конечном счете американские корабли вышли за пределы территориального моря СССР и легли в дрейф.

Позиция СССР по данному инциденту сводилась к тому, что в соответствии с Законом СССР “О Государственной границе” 1982 г. и другими подзаконными актами для иностранных военных

кораблей были введены ограничения в части, касающейся осуществления ими мирного прохода. США посчитали это нарушением свободы судоходства, предусмотренной Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г., и приняли решение осуществить “демонстрацию непровокационного использования права мирного прохода” (“*to manifest a non provocative exercise of the right of innocent passage*”). По их мнению, проход военных кораблей США был законной реализацией права мирного прохода (*the transits of the Caron and the Yorktown were valid exercises of the right of innocent passage*).

Самое интересное заключается в том, что действия военных кораблей СССР по вытеснению военных кораблей США из территориального моря путем осуществления навала вовсе не были спонтанными.

Еще за два года до указанного инцидента (1986 г.) эти же военные корабли США — “Йорктаун” и “Кэрон” — также пересекали Государственную границу СССР у крымского побережья и углублялись в его территориальное море на 6 морских миль. После этого военно-морским командованием СССР была разработана и принята специальная директива, в которой предлагалось активно сковывать действия кораблей-нарушителей вплоть до навала бортом на них и вытеснения из территориального моря.

Таким образом, вытеснение из территориального моря иностранного военного корабля-нарушителя, который отказывается немедленно покинуть воды прибрежного государства, хотя и являлось исключительной мерой, но, видимо, было в то время единственным эффективным средством прекращения нарушения и разумной альтернативой применению боевого оружия.

Российское законодательство о судоходстве в территориальном море. В России режим территориального моря регламентирован Федеральным законом от 31 июля 1998 г. № 155-ФЗ (в ред. от 18.07.2017 г.) “О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации” (далее — Закон 1998 г.), который, как сказано в преамбуле, устанавливает статус и правовой режим этих морских пространств России, включая ее права и порядок их осуществления в соответствии с Конституцией Российской Федерации, общепризнанными принципами и нормами международного права, международными договорами Российской Федерации и федеральными законами.

В соответствии со ст. 2 Закона 1998 г. под территориальным морем Российской Федерации по-

¹² См. также: Гуцуляк В.Н. Международное морское право // Международное право. Особенная часть: учеб. для вузов / отв. ред. Р.М. Валеев, Г.И. Курдюков. М., 2010. С. 420; Бараболя П.Д. К вопросу о мирном проходе через территориальное море // Сов. ежегодник морского права. М., 1989. С. 33–45.

нимается примыкающий к сухопутной территории или к внутренним морским водам морской пояс шириной 12 морских миль, отмеряемых от исходных линий. В свою очередь, ст. 4 детально регламентирует порядок установления исходных линий, который не расходится с соответствующими положениями Конвенции 1982 г.

Статус территориального моря России в Законе 1998 г. определен следующей формулой: на территориальное море, воздушное пространство над ним, а также на дно территориального моря и его недра распространяется суверенитет Российской Федерации с признанием права мирного прохода иностранных судов через территориальное море.

Надо сказать, что статьи Закона 1998 г., касающиеся мирного прохода через территориальное море России, практически дословно воспроизводят положения Конвенции 1982 г., которые подробно были рассмотрены выше.

Следует особо отметить, что в анализируемом Законе впервые получил детальное письменное закрепление общепризнанный международно-правовой обычай, касающийся вынужденного захода судна, который осуществляется в силу чрезвычайных обстоятельств. Причем право вынужденного захода распространяется не только на торговые суда, но и на иностранные военные корабли и другие государственные суда.

Закон 1998 г. установил, что иностранные суда, иностранные военные корабли и другие государственные суда имеют право мирного прохода через территориальное море России. Вместе с тем, закон установил определенные ограничения. Например, одновременно проходить через территориальное море в целях захода в морской порт Российской Федерации могут не более трех иностранных военных кораблей и других государственных судов одного иностранного государства, если иное не предусмотрено международным договором Российской Федерации или специальным решением Правительства Российской Федерации по случаю праздничного дня или знаменательной даты. Во время прохода через территориальное море иностранные подводные лодки и другие подводные транспортные средства должны следовать на поверхности и под своим флагом.

Специальные требования согласно Конвенции 1982 г. введены Законом 1998 г. в отношении судов с так называемыми “особыми характеристиками” — с ядерными двигателями, а также перевозящих ядерные или другие опасные или ядовитые по своей природе ве-

щества или материалы. Во время прохода через территориальное море такие суда должны иметь на борту необходимые документы, соблюдать особые меры предосторожности, установленные для таких судов международными договорами Российской Федерации, и следовать по установленным для них морским коридорам и системам разделения движения в территориальном море.

Закон 1998 г. особо оговаривает режим судоходства в акватории Северного морского пути, обозначая его как “исторически сложившуюся национальную транспортную коммуникацию РФ”, и делает в этой связи отсылку к общепризнанным принципам и нормам международного права, другим федеральным законам.

В соответствии со ст. 15 Закона в целях обеспечения безопасности судоходства, охраны государственных интересов Российской Федерации и охраны окружающей среды в территориальном море могут устанавливаться запретные для плавания и временно опасные для плавания районы.

Закон 1998 г. также подробно регламентирует поисково-спасательные и судоподъемные операции в территориальном море, а также эксплуатацию, использование искусственных островов, установок, сооружений, подводных трубопроводов, проведение буровых и других работ.

Уголовная юрисдикция Российской Федерации на борту иностранного судна, проходящего через территориальное море, обычно не осуществляется, за исключением четырех случаев: 1) последствия преступления распространяются на территорию Российской Федерации; 2) преступление имеет такой характер, что им нарушается спокойствие в территориальном море; 3) капитан иностранного судна, дипломатический агент или консульское должностное лицо государства флага обратились к должностным лицам федеральных органов исполнительной власти или к должностным лицам органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации с просьбой об оказании помощи; 4) такие меры необходимы для пресечения незаконной торговли наркотическими средствами или психотропными веществами, а также для пресечения других уголовных преступлений международного характера, предусмотренных международными договорами Российской Федерации.

Гражданская юрисдикция. В соответствии с положениями Закона 1998 г. должностные лица федеральных органов исполнительной власти не останавливают проходящее через территориаль-

ное море иностранное судно и не изменяют его курс в целях осуществления гражданской юрисдикции Российской Федерации в отношении лица, находящегося на борту иностранного судна. Вместе с тем, гражданская юрисдикция осуществляется по обязательствам или в силу ответственности, принятой или навlecенной на себя этим иностранным судном во время или для прохода его через территориальное море.

Закон 1998 г. подтвердил положения Конвенции 1982 г. о том, что власти прибрежного государства могут потребовать от иностранного военного корабля-нарушителя немедленно покинуть территориальное море, внутренние морские воды и морской порт. Но в то же время установил, что все споры между должностными лицами федеральных органов исполнительной власти и командиром иностранного военного корабля в мирное время, не решенные на месте, решаются исключительно дипломатическим путем. Если же иностранный корабль применяет оружие, то принимаются меры в соответствии с законодательством о государственной границе¹³ и Уставом ООН.

Значительное место в Законе 1998 г. также уделено морским научным исследованиям и вопросам защиты и сохранения морской среды.

Заключение. В целом анализ положений российского законодательства в части, касающейся территориального моря, показывает, что они полностью соответствуют международному праву.

Таким образом, по совокупности вышеизложенного можно сделать следующие обобщающие выводы.

1. Территориальное море с точки зрения его статуса входит в состав территории Российской Федерации и находится под его суверенитетом. В то же время Россия добровольно согласилась ограничить свой суверенитет, что в первую очередь нашло свое отражение в предоставлении для судов под иностранными флагами права мирного прохода через ее территориальное море.

2. С точки зрения правового режима, другие государства, в том числе и не имеющие прямого выхода в море, пользуются в территориальном море России рядом прав, предусмотренных российским законодательством в соответствии с нормами международного права (право мирного

прохода, вынужденный заход, морские научные исследования).

3. Право мирного прохода — уникальный правовой институт, не имеющий аналога ни в международном, ни в национальном праве, и фактически является уступкой прибрежных государств, в том числе и России, в пользу практической реализации принципа свободы судоходства.

4. Права и обязанности прибрежного государства и проходящего через его территориальное море судна под иностранным флагом носят корреспондирующий характер. Судно должно уважать и соблюдать законы и правила прибрежного государства, которое, в свою очередь, обеспечивает реализацию прав государства флага при проходе его судна через территориальное море с соблюдением принципа недискриминации.

5. Иностранные военные корабли наряду с торговыми судами также имеют право на осуществление мирного прохода через территориальное море России, но Российская Федерация установила для них определенные ограничения в соответствии с нормами международного права. Поскольку эти меры не вызвали протестов со стороны других стран, следует констатировать, что положения российского Закона получили признание у зарубежных государств.

6. Иностранные суда с особыми характеристиками (с ядерными двигателями, а также перевозящие ядерные или другие опасные или ядовитые по своей природе вещества или материалы) при проходе через территориальное море Российской Федерации должны иметь на борту необходимые документы, соблюдать особые меры предосторожности и следовать по установленным для них морским коридорам и системам разделения движения. Указанные меры совершенно обоснованны, учитывая ту степень опасности, которую представляют данные суда для прибрежного государства.

7. Уголовная юрисдикция на борту иностранных судов, проходящих через территориальное море России, может осуществляться только в отношении торговых судов и строго в случаях, предусмотренных в российском законодательстве в соответствии с нормами международного права, перечень которых носит исчерпывающий характер.

Гражданская юрисдикция на борту иностранных судов в этих случаях не осуществляется, за исключением судов, находящихся на стоянке в территориальном море или прохо-

¹³ Закон РФ от 1 апреля 1993 г. № 4730-1 (в ред. от 3.07.2016 г.) "О Государственной границе Российской Федерации" (с изм. и доп.). Вступил в силу с 15 июля 2016 г.

дящих через территориальное море после выхода из внутренних морских вод.

Хотя в российском законодательстве об этом прямо не говорится, есть все основания утверждать, что административная юрисдикция в отношении судов, проходящих через территориальное море России, осуществляется без каких-либо изъятий.

8. Иностранные военные корабли и государственные суда при проходе в территориальном море России пользуются иммунитетом, что полностью соответствует об-

щепризнанным нормам международного права.

В заключение следует отметить, что правовой режим территориального моря России сегодня является ярким примером баланса интересов прибрежного государства и международного судоходства, являясь, с одной стороны, важнейшим инструментом обеспечения безопасности прибрежного государства, а с другой — права других государств на осуществление мирного прохода судов под их флагами через иностранное территориальное море.

MODERN LEGAL REGIME TERRITORIAL SEA OF RUSSIA

© 2018 V. N. Gutsulyak

Chair "Transport Law" of the Institute of Law, Russian University of transport, Moscow

E-mail: gutsul@inbox.ru

Received 19.03.2018

The article is devoted to the legal status and regime of one of the strategically important for Russia maritime spaces under its sovereignty — the territorial sea. The article analyzes the concept of the territorial sea, its author's definition is formulated, the inadmissibility of the use of the term "territorial waters" in scientific circulation as erroneous and confusing. A significant volume in the article is given to the right of innocent passage, the implementation of criminal, civil and administrative jurisdiction in the territorial sea. In conclusion, the generalizing conclusions are formulated.

Key words: Maritime Law, International Law, territorial sea, baselines, right of innocent passage, criminal jurisdiction, civil jurisdiction, administrative jurisdiction.