

**ВОЕННО-МОРСКОЙ
МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЙ
СПРАВОЧНИК**



ВОЕННО-МОРСКОЙ СПРАВОЧНИК

ЗАМЕЧЕННЫЕ ОПЕЧАТКИ

<i>Стр.</i>	<i>Строка</i>	<i>Напечатано</i>	<i>Должно быть</i>
6	14 св.	море. В частности	море и, в частности,
19	13 св.	не освобождает военный корабль от	распространяется, кроме самого ко-
58	5 сн.	на стр. . .	книга II справочника
68	17 св.	обстоятельстве	обязательстве
80	11 сн.	интенданты	корреспонденты
94	9 св.	Коносаменты могут вы- писываться в несколь- ких экземплярах, но	Коносаментом называется документ, удостоверя- ющий принятие
96	2 сн.	оставленное	остановленное

ВОЕННО-МОРСКОЙ МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЙ СПРАВОЧНИК

КНИГА ПЕРВАЯ

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО ПРАВА
ОТНОСЯЩИЕСЯ К ВОЕННЫМ КОРАБЛЯМ В МИРНОЕ
И ВОЕННОЕ ВРЕМЯ

Составил капитан II ранга В. А. БЕЛЛИ

ВОЕННО-МОРСКОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
НАРОДНОГО КОМИССАРИАТА ВМФ СССР
МОСКВА 1939 ЛЕНИНГРАД

„ВОЕННО-МОРСКОЙ МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЙ
СПРАВОЧНИК“

Часть I

Книга дает сведения о международном морском праве, необходимые для командира РКВМФ и командного состава Совторг-флота.

ПРЕДИСЛОВИЕ

Настоящий справочник имеет целью дать командному и начальствующему составу РКВМФ возможно полные сведения о международно-правовых положениях, относящихся к военному мореплаванию в мирное время, к действующему режиму на морских театрах СССР и к вопросам ведения войны в целом и в особенности на море.

Справочник подразделен на две книги по следующим определениям и признакам.

1) В книге I приводятся некоторые общетеоретические вопросы морского международного права, относящиеся как к мирному, так и к военному времени. Здесь же даны договорно-правовые положения и обычаи, касающиеся нахождения судов в иностранных портах и водах.

2) Книга II содержит действующие международно-правовые положения, относящиеся к режиму на Балтийском, Северном, Черноморском, Каспийском и Дальневосточном морских театрах, и международно-правовые акты, имеющие прямое или косвенное отношение к военно-морским вопросам, общим для всех морских театров СССР.

Настоящая книга I приводит ряд международно-правовых положений по определенным проблемам мирного и военного времени, имеющим прямое отношение к военному флоту. По этому признаку книга разбита на шесть разделов, причем к каждому разделу приложена необходимая документация.

Постоянные нарушения во время империалистической 1914—1918 гг. и последующих войн различных довоенных конвенций, относящихся к так называемому «праву войны», т. е. к правилам ведения войны, показывают, что в эпоху империализма, когда грабительские, хищнические войны ведутся за передел мира, обязательность этих правил более чем сомнительна. Поэтому эти конвенции приводятся в настоящем справочнике лишь для общей ориентировки читателя, тем более, что Советский Союз формально не связан указанными договорами.

В силу всех этих обстоятельств, при составлении разделов III, V и VI была принята общая система сначала показа правовой стороны истоков того или иного затрагиваемого вопроса, а затем его преломления в практике войны 1914—1918 гг.

По этой же причине условности многих довоенных актов в справочнике не приводятся специально и в систематическом изложении разделы «Право войны» и «Нейтралитет», так как сами эти понятия

К печати подготовил батальонный комиссар В. Столяров.
Техн. редактор И. Петровский.
Корректор Р. Миремельштейн.

Сдано в производство 3/XII 1933 г.
Подписано к печати 11/IV 1939 г.

Формат бумаги 60/32^{1/4}.
Объем 7^{1/2} п. л. Бум. л. 3^{1/4}. Уч.-авт. л. 9,04. Леноблгортит № Г-48603.
Изд. № 50. Зак. № 1834.

Цена книги 1 руб. 80 коп., переплета 1 руб.
Адрес изд-ва: Ленинград, здание Гл. Адмиралтейства.

Типография Вoenмориздата НКВМФ, Ленинград,
здание Главного Адмиралтейства.

Отпечатано с готовых матриц в типографии „Коминтерн“, Ленинград, Красная ул., 1.

приобретают особый смысл в современных условиях. Отдельные же вопросы из области права войны и нейтралитета введены в разделы III, V и VI, применительно к разбираемым в них проблемам. При этом общие вопросы права войны преимущественно сгруппированы в разделе V.

При указанной выше структуре всего справочника в отдельных случаях пришлось повторять те или иные положения в различной их связи с другими вопросами и под различными углами зрения. В этих случаях с полной подробностью вопрос разбирается только в одном месте. В других же частях справочника он излагается только вкратце, с соответствующей ссылкой на подробное изложение в другом разделе или в другой книге.

В приведенной официальной документации название учреждений и государств, равно как и терминология, сохранены в соответствии с оригиналами документов.

РАЗДЕЛ I

ДЕЛЕНИЕ ВОДНОГО И ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА

А. ОТКРЫТОЕ МОРЕ

Согласно теории международного права и практики государств, понятие «открытое море» включает океаны, а также моря, сообщаемые с океаном. Море является открытым и в том случае, когда пролив, соединяющий его с океаном или другим открытым морем, находится под властью (юрисдикцией) прибрежного проливу государства¹⁾.

Принцип свободы открытого моря. «Открытое море» находится в общем пользовании всех стран, в том числе и таких, которые не имеют морского побережья. Ни одно государство не вправе устанавливать свою власть над «открытым морем»²⁾.

Следствием принципа свободы открытого моря является равное право судов всех государств плавать по открытому морю и производить на нем морские промыслы. Ни одно государство не имеет по отношению к судам другого, находящимся в открытом море, полицейской или судебной власти.

Свобода открытого моря теоретически означает право беспрепятственной нейтральной торговли во время войны, несмотря на то, что открытое море является театром военных действий воюющих государств.

Свобода открытого моря в мирное время ограничивается различного рода соглашениями между государствами относительно море-

¹⁾ На этом основании Балтийское море с Финским, Ботническим и Рижским заливами, Черное море, Средиземное море и другие подпадают под определение «открытое море».

²⁾ Принцип свободы открытого моря первоначально был высказан в 1609 г. голландским ученым Гуго Гроцием в его труде «Mare liberum» («Свободное море»), в котором автор защищал начало свободы моря от притязаний территориального верховенства над частями Атлантического океана со стороны Испании, Португалии и Англии. Гуго Гроций основывал свои доказательства о свободе открытого моря на тезисе о неправомерности верховенства государства над такой территорией, где оно неспособно удержать власть реальной силой. Учение Гуго Гроция уже с середины XVII столетия получило теоретически, а в дальнейшем и практически всеобщее признание.

плавания и производства морских промыслов¹⁾, правом преследования, на основании которого военный или полицейский корабль прибрежного государства может продолжать и в открытом море преследование судна, совершившего правонарушение в водах этого государства. Кроме случаев, обусловленных специальными договорами, преследование прекращается, когда преследуемое судно укрылось в водах своего или третьего государства; правом остановки, осмотра и даже задержания подозрительного судна военным кораблем, когда это оговорено специальными соглашениями между государствами; борьбой в открытом море с пиратами, что является правом и обязанностью каждого военного корабля всякого государства.

Во время войны свобода моря практически ограничивается правом воюющих вести военные действия в открытом море. В частности, правом остановки, осмотра, а при известных обстоятельствах, и задержания или уничтожения не только торговых судов противника, но и судов нейтральных государств. Нейтральное судоходство и морские промыслы тем самым практически оказываются стесненными на открытом море обстоятельствами военного времени²⁾.

Свобода открытого моря распространяется и на части морской поверхности, постоянно покрытые льдом³⁾.

Б. МОРСКИЕ ВОДЫ, НЕ ЯВЛЯЮЩИЕСЯ «ОТКРЫТЫМ МОРЕМ»

Воды океанов и морей, непосредственно прилегающие к побережьям, не подпадают под режим «открытого моря» и находятся под властью (юрисдикцией) соответствующего прибрежного государства.

Объем власти прибрежного государства над такими водами различен и зависит от того, к какой из принятых в международной практике категорий относятся соответствующие воды.

Практика государств и теория международного права различают три категории указанных вод: внутренние морские воды, территориальные воды и зоны специальных прав.

Внутренние морские воды

Таковыми водами являются воды всех портов, воды заливов, бухт и лиманов, отвечающие указанным ниже признакам, и воды некоторых морей.

¹⁾ К такого рода актам, в числе прочих, относятся:

а) Договор 1882 г. относительно рыболовства в Северном море.

б) Договор 1884 г. относительно охраны морских кабелей.

в) Вашингтонская конвенция 1911 г. о международной охране китов.

г) «Правила о предупреждении столкновений судов в море», основанные на английских правилах, дополненные и отчасти измененные международным правом.

²⁾ Наиболее крупные примеры такого рода стеснений нейтрального судоходства дает война 1914—1918 гг.

³⁾ В этом вопросе некоторые ученые высказывают иную точку зрения, согласно которой покрытая льдом часть открытого моря составляет продолжение территории прибрежного государства с распространением на нее неограниченного суверенитета последнего.

Воды портов. Внешней границей внутренних вод портов является линия, мысленно соединяющая наиболее выдающиеся в сторону моря портовые сооружения. За этой линией лежат (в сторону моря) территориальные воды соответствующего государства.

Воды заливов, бухт и лиманов. Эти воды являются внутренними, если берега залива, бухты или лимана полностью принадлежат одному государству, причем вход в залив, бухту или лиман не превышает 10 морских миль в ширину.

В заливах, бухтах и лиманах, берега которых принадлежат одному государству, но вход в которые имеет ширину, превышающую 10 морских миль, внутренними водами считаются воды от того места (со стороны моря), где ширина залива, бухты или лимана впервые не превышает 10 морских миль.

В тех заливах, бухтах и лиманах, вход в которые уже 10 морских миль, внешней границей считается линия, проведенная в этой части залива, бухты или лимана, где впервые (со стороны моря) ее ширина равна 10 морским милям.

Если залив, бухта или лиман имеют несколько входов, то указанное правило применяется к каждому входу в отдельности.

За указанными линиями лежат (в сторону моря) территориальные воды соответствующего государства.

Воды заливов, бухт и лиманов, берега которых принадлежат двум или нескольким государствам, являются не внутренними, а территориальными водами.

Практика государств и теория международного права знают ряд отступлений от вышеизложенных правил. Существует перечень заливов и бухт, ширина входа в которые превышает 10 морских миль, но которые тем не менее считаются внутренними водами. Такие заливы и бухты носят в международном обиходе наименование «исторических». Буржуазные теоретики международного права и государственные деятели объясняют особое положение этих заливов и бухт тем, что на протяжении веков истории человечества воды таких заливов и бухт всегда считались внутренними водами, причем прибрежные государства осуществляли на них свои права.

Так, Бристольский канал (ширина входа 100 морских миль) и залив Морей (ширина входа 30 морских миль) считаются внутренними водами Англии, Гудзонов залив (ширина входа 75 миль) — внутренними водами Канады, залив Шиспик (ширина входа 12 миль) — внутренними водами США, залив Канкаль (ширина входа 17 морских миль) — внутренними водами Франции и т. д.

Воды некоторых морей. Моря, не доступные со стороны открытого моря для морских судов нормального типа, являющиеся как бы крупными озерами (Аральское, Каспийское, Мертвое), составляют внутренние воды прибрежных им государств.

Внутренними водами являются также воды морей Азовского, Белого и Японского Средиземного. Однако, в теории международного права и в позиции государств нет полного единогласия по вопросу о характере вод этих морей.

Наименьшие споры вызывает Азовское море, по существу могущее быть приравненным к заливу Черного моря и имеющее вход (Керченский пролив) шириной меньше 10 морских миль.

Белое море было объявлено «русским морем» еще при Иване Грозном. Оно подходит под понятие «исторических» заливов.

Японское Средиземное море не подходит ни под один из указанных признаков. По существу, это часть Тихого океана, омывающая остров Сикоку.

Воды шхер. Скандинавские страны считают воды шхер своими внутренними водами, но это точка зрения не находит признания со стороны других государств.

Внутренние воды являются закрытыми водами, и прибрежное государство распространяет на них свое верховенство наравне со своей государственной территорией¹⁾.

Прибрежное государство может полностью или частично закрывать свои внутренние воды для иностранного военного и торгового судоходства или же обуславливать таковые особыми правилами, специально установленными для иностранных судов. Рыболовство и иные морские промыслы обычно во внутренних водах принадлежат лишь судам и гражданам прибрежного государства²⁾.

Во время войны внутренние воды воюющих являются театром военных действий.

Территориальные воды (или береговые воды).

Территориальными водами называется морская полоса вдоль побережья и вокруг островов, выделяемая из открытого моря и находящаяся под суверенитетом прибрежного государства³⁾.

Осуществляя свое верховенство в территориальных водах⁴⁾, прибрежное государство не может запрещать проход по ним иностранных военных кораблей и торговых судов как в мирное, так и, теоретически, в военное время, а также требовать предварительного оповещения или получения разрешения на проход или же уплаты за проход пошлин⁵⁾.

¹⁾ Понятие «закрытое море» впервые появилось в литературе в труде англичанина Сельдена «*Maræ clausum*» («Море закрытое»), написанном в 1618 г. и изданном в Англии в 1635 г. Труд этот противопоставлялся работе Гуго Гроция и имел целью доказать якобы неоспоримые права Англии на господство над морями по признаку наибольшего использования со стороны английского флага морских торговых путей. В своем первоначальном виде понятие «закрытое море» практического применения не имело.

²⁾ Подробнее см. раздел IV настоящей книги.

³⁾ Закон 3 августа 1930 г. «О водном пространстве Финского залива, на которое распространяется власть Союза ССР и РСФСР» (см. книгу II настоящего справочника), повторяя установленные советско-финляндским мирным договором 1921 г. границы территориальных вод СССР в Финском заливе, определяет их, как пределы «водного пространства», на которое распространяется власть СССР и РСФСР.

⁴⁾ Суверенитет государства над его территориальными водами установлен принятым заключительным актом международной Гаагской конференции 1930 года.

⁵⁾ В советском законодательстве это право находит положительное разрешение в «Инструкции для плавания судов в береговых водах в пределах зоны обстрела береговых батарей в мирное время» (приказ РВС СССР № 897, 5 июля 1924 г.).

Однако, прибрежное государство может закрывать для всякого (в том числе и своего) судоходства отдельные районы территориальных вод, устанавливая в них запретные крепостные зоны, плавание в которых разрешается лишь собственным военным (и приравненным к ним) кораблям. Прибрежное государство не пользуется юрисдикцией в отношении деликта, совершенного на иностранном судне, проходящем через территориальные воды, если только это правонарушение не затрагивает интересы или не подвергает опасности прибрежное государство или его граждан.

Прибрежное государство вправе регулировать судоходство в своих территориальных водах. Иностранные военные корабли и торговые суда обязаны подчиняться распорядку плавания в чужих территориальных водах, установленному национальным законодательством прибрежного государства¹⁾.

Регулировка судоходства в территориальных водах осуществляется в силу постановлений прибрежного государства о запретных для плавания зонах, о навигационных правилах плавания, о морских сигналах, о пользовании лоцманами, о предотвращении столкновений, о защите подводных кабелей и т. п., объявляемых в «Извещениях для мореплавателей».

Прибрежному государству принадлежит исключительное право морского каботажа и прибрежного рыболовства, с устранением всех иностранцев, если не имеется иных международно-договорных обязательств.

Государство осуществляет в территориальных водах пограничный, таможенный и санитарный надзоры.

Во время войны территориальные воды воюющих являются театром военных действий.

Нейтральное, во время войны, государство обязано не допускать использование воюющими его территориальных вод в качестве театра военных действий или базы для военных действий²⁾. Оно имеет право обеспечивать свой нейтралитет в территориальных водах от его нарушения кораблями воюющих, прибегая для этой цели к использованию оружия. В этом случае свобода прохода через нейтральные территориальные воды военных кораблей и торговых судов воюющего практически ограничивается мероприятиями прибрежного государства³⁾.

Территориальные воды исчисляются от линии наибольшего отлива на материке и у островов. При отсутствии приливов и отливов — от линии крайних, вдающихся в море, сосящих камней побережья. Там же, где имеются внутренние воды, — от границы этих вод. Границей со стороны моря территориальных вод является

¹⁾ Подробнее см. раздел II настоящей книги.

²⁾ Подробнее см. раздел III настоящей книги.

³⁾ Во время войны 1914—1918 гг. Дания минировала свои территориальные воды в Бельтах под предлогом защиты своего нейтралитета. Швеция запретила всякое плавание в своих территориальных водах подводных лодок воюющих под угрозой применения оружия против нарушителей. (Подробнее см. раздел III настоящей книги).

другая мысленная линия, параллельная первой. Территориальные воды у отдельно лежащих островов образуются на тех же основаниях и принимают форму сообразно конфигурации острова. Ширина территориальных вод, т. е. расстояние между указанными выше линиями, не была оформлена каким-либо международным актом и потому общего правила для ее исчисления не существует.

Вопрос о ширине территориальных вод является одним из самых спорных вопросов международных отношений и теории международного права.

В 1702 г. голландский ученый Бейнкергук высказал и обосновал мнение, что власть государства над прибрежными ему морскими водами должна заканчиваться там, где прекращается действие оружия, находящегося на берегу. В 1782 г. итальянский ученый Галлиани, уточняя учение Бейнкергука, определил, что ширина территориальных вод равна 3 морским милям, так как такова была дальность стрельбы береговой артиллерии.

В настоящее время оба эти учения используются государствами и теоретиками международного права для обоснования их точек зрения на вопрос о ширине территориальных вод. Сторонники ограничения власти государства трехмильной полосой воды опираются на Галлиани, а их противники — на Бейнкергука.

Наиболее крупные морские державы — Англия, США, Япония — твердо стоят на трехмильной системе исчисления территориальных вод и отрицают право других государств на более широкие территориальные воды и на установление зон специальных прав, хотя, например, Япония всячески ограничивает плавание иностранных торговых судов у ее берегов, задерживая советские суда (пример п/х «Вымпел», п/х «Кузнецстрой») в расстоянии, превышающем 3 мили.

Скандинавские страны и Эстония имеют 4-мильные территориальные воды. Испания, Италия, Португалия и (перед крепостями) Франция — 6-мильные¹⁾.

Попытка установить единство мнений и практики в этом вопросе, предпринятая Лигой наций (Гагская конференция 1930 г.), оказалась безрезультатной, но показала, что трехмильная теория вовсе не является господствующей.

Законодательство СССР не определяет ширины территориальных вод Советского Союза. Исключением является закон от 3 августа 1930 г. о территориальных водах Финского залива.

На Гагской конференции 1930 г. делегация СССР заявила, что надо констатировать отсутствие общеобязательных правил на счет ширины вод, попадающих под юрисдикцию прибрежного государства, и отметила, что в вопросе, о котором идет речь, необходимо различать — идет ли дело об удовлетворении прибрежным государством тех или иных насущных нужд в водах, не служащих для международного судоходства, или же, наоборот, о водных пространствах, лежащих на морских международных путях, свобода движения по которым не должна быть ограничена.

¹⁾ Подробнее о размерах территориальных вод государств на Балтийском, Черноморском, Северном и Тихоокеанском театрах см. в книге II настоящего «правочника».

К территориальным водам относятся также рейды, т. е. воды, лежащие вне портов, но служащие для стоянки, погрузки и разгрузки судов. Это правило применяется и к рейдам, частично расположенным за внешней границей территориальных вод.

На опыте войн XX столетия, особенно русско-японской войны 1904—1905 гг. и империалистической войны 1914—1918 гг., видно, что конфликты между воюющими и нейтральными чаще всего возникали, когда корабли воюющих своими действиями нарушали нейтралитет в пределах именно трехмильной полосы территориальных вод.

Некоторые государства, хотя и придерживающиеся принципа более широких территориальных вод, протестовали против нарушения их нейтралитета по большей части только тогда, когда нарушения происходили в трехмильной полосе¹⁾.

Специальные зоны

Кроме территориальных вод государства устанавливают у своих берегов своим национальным законодательством или путем международных договоров специальные зоны, осуществляя в каждой из них юрисдикцию лишь в той или иной специальной области.

Государства, отрицающие право юрисдикции за пределами трехмильной полосы, не признают указанных зон, поскольку не участвуют в договорах об их установлении.

Советское законодательство устанавливает следующие виды специальных зон:

а) **Погранично-таможенная зона**, установленная «Положением об охране государственных границ СССР» 15 июня 1927 г.

Эта линия исчисляется от линии наибольшего отлива как на материке, так и на островах, а там, где имеются внутренние воды, — от границы этих вод и имеет ширину в 12 миль.

В погранично-таможенной зоне и во внутренних водах, к ней прилегающих, все невоенные суда без различия флага подлежат надзору морской пограничной охраны НКВД. На обязанности последней лежит, в пределах морской полосы, обеспечение ненарушимости государственных границ (воспрепятствование незаконному перемещению людей и предметов помимо пограничных таможенных пунктов), а также охрана от расхищения водных богатств.

Невоенные суда без различия флага в пределах зоны могут быть остановлены и осмотрены судами пограничной охраны. Невоенные суда могут быть задержаны за незаконную погрузку и выгрузку грузов, а также высадку и посадку людей в пределах зоны

¹⁾ В шведской декларации 1915 г., воспрещавшей подводным лодкам воюющих заходить в шведские воды, было сказано следующее: «воспрещается подводным лодкам воюющих держав плавать или пребывать в шведских территориальных водах в расстоянии менее трех морских миль от берега или от наиболее отдаленных, но постоянно затопляемых островов и скал...».

В дополнительном распоряжении в июле 1916 г. указывалось, что против «лодок, очутившихся ближе 5555 метров от шведского берега, включая постоянно покрытые подою скалы, будет применяться без предупреждения, военная сила».

или, если судно не представит надлежащих документов как судовых, так и грузовых, а также в случае незаконного рыболовства.

Преследование судна, начатое в пределах зоны, может продолжаться в открытом море, но прекращается при входе преследуемого судна в воды другого государства.

При обнаружении на судне лиц, нелегально выезжающих из СССР, или лиц, совершивших преступление и подлежащих задержанию, они арестовываются; судно при отсутствии соучастия не задерживается.

Обнаруженные на судне лица, пытающиеся нелегально въехать в СССР, оставляются на судне под ответственностью капитана и на берег не допускаются.

б) Зона регулирования рыболовства, установленная в 1921 г. и подтвержденная «Положением об охране государственных границ СССР» и «Постановлением о регулировании и охране рыбных запасов» 1935 г.¹⁾

Эта зона совпадает с таможенно-пограничной зоной.

В ее пределах производство рыбных промыслов иностранными судами и гражданами запрещается, кроме случаев, предусмотренных соглашениями, заключенными СССР с иностранными государствами, или концессионными договорами²⁾.

В виде исключения из общего правила охрана от хищнического истребления котиков и морских бобров в водах Тихого океана осуществляется за пределами 12-мильной морской полосы³⁾.

На морскую пограничную охрану возлагается также охрана водных богатств в 12-мильной зоне и во внутренних водах с правом задержания судов, незаконно занимающихся морскими промыслами.

в) Зона регулирования радиосношений, установленная постановлением Совета Народных Комиссаров СССР 1928 г., «О пользовании радиоустановками иностранными судами во время нахождения их в водах Союза ССР»⁴⁾.

Радиотелеграфная зона исчисляется от береговой черты также и там, где имеются внутренние воды⁵⁾, и имеет ширину 10 миль.

В указанной зоне иностранные торговые суда не могут производить радиопередачу за исключением следующих случаев: 1) при

¹⁾ Текст постановления см. в книге II настоящего справочника.

²⁾ К такого рода соглашениям относятся (см. книгу II настоящего справочника):

а) Советско-финляндская конвенция 1922 г. «О производстве рыбного и тюленьего промыслов в Северном Ледовитом океане».

б) Временное англо-советское соглашение о рыболовстве 1930 г.

в) Концессионные договоры 1925 и 1926 гг. с норвежскими и германскими союзами рыбопромышленников.

³⁾ См. книгу II настоящего справочника.

⁴⁾ Текст постановления см. в книге II настоящего справочника:

Ввиду урегулирования режима вод Финского залива в международном порядке на этот залив не распространяются в полном объеме положения о погранично-таможенной зоне и зонах регулирования рыболовства и радиосношений (см. книгу II настоящего справочника).

⁵⁾ Исключение составляет Азовское море, которое целиком входит в радиотелеграфную зону.

бедствии на море, 2) при оказании помощи судну, терпящему бедствие, 3) при связи с ледоколом во время проводки судна через лед и 4) при окончании особо важного радиообмена с портом назначения, начатом за пределами зоны, при условии перехода на малую мощность передачи.

Право ограничения радиопередачи иностранными военными кораблями в пределах зоны и во внутренних водах СССР принадлежит командующему флотом.

Радиосношения иностранных военных кораблей и торговых судов могут быть только открытые.

г) Крепостные зоны и зоны закрытые для плавания. Крепостные зоны и зоны, закрытые для плавания, устанавливаются особо в каждом случае в зависимости от надобностей прибрежного государства, но не выходя за пределы внутренних и территориальных вод последнего¹⁾.

Границы этих зон объявляются для всеобщего сведения в «Извещениях для мореплавателей»; иностранные государства обязаны подчиняться режиму, установленному для этих зон прибрежным государством.

Установление крепостных или закрытых для плавания зон исключает обычное право прохода иностранных военных кораблей и торговых судов через перекрытую зоной часть территориальных вод. Незаконной была бы также посадка в этой части территориальных вод иностранного самолета.

Кроме перечисленных видов специальных зон, в основном общих для всех театров, на Финском заливе существуют следующие зоны, установленные международными договорами: 1) зона навигационного надзора, 2) зона борьбы с алкогольной контрабандой и 3) зона таможенного надзора, отличающаяся по размерам от общеустановленной погранично-таможенной зоны²⁾.

Режим морских каналов

Режим каналов, соединяющих моря или океаны, определяется международными договорами, специально заключенными в отношении таких каналов. При отсутствии договора, режим канала зависит от усмотрения страны, по территории которой он проходит.

Режим Суэцкого и Панамского каналов определен в договорном порядке. Оба канала нейтрализованы и открыты как в мирное, так и военное время для военных кораблей и торговых судов всех стран на равных основаниях.

Режим Кильского канала был установлен Версальским мирным договором, но после отказа правительства Германии от соблюдения соответствующих статей этого договора он определяется правилами, изданными этим правительством. Канал открыт для торговых судов всех стран. Для прохода военных кораблей не-

¹⁾ Границы крепостных зон и зон, закрытых для плавания иностранных торговых судов на морских театрах СССР, см. в книге II настоящего справочника.

²⁾ Подробнее об этих зонах см. в книге II настоящего справочника.

обходимо, в каждом случае, получать разрешение правительства.

Режим Коринфского канала зависит от усмотрения Греческого правительства. Канал открыт для военных кораблей и торговых судов всех стран.

Режим проливов

Воды проливов находятся под верховенством государства, если последнему принадлежат оба берега, а ширина пролива перекрывается территориальными водами. Однако, если этот пролив соединяет два открытых моря, то он должен быть открыт для всеобщего пользования.

Территориальные воды в проливах располагаются вдоль берегов на общих основаниях.

В. РЕКИ, ОЗЕРА И ВНУТРЕННИЕ КАНАЛЫ

Реки, озера и внутренние каналы, полностью расположенные на территории данного государства, называются его национальными водами. Обычно государства запрещают иностранным судам и гражданам судоходство и рыбный промысел в таких водах.

Реки, озера и каналы, по которым проходит линия государственной границы, называются пограничными. До линии границы каждое государство обладает суверенитетом над водами таких рек, озер и каналов. Право рыболовства принадлежит каждой из стран до линии государственной границы. По фарватеру пограничной реки могут плавать (независимо от положения линии государственной границы) суда обеих сторон. Суда третьих сторон не могут плавать по таким рекам или каналам, если на то нет согласия обоих соприкасающихся государств. Приграничные государства обычно улаиваются в договорном порядке о пользовании, на началах взаимности, всею или частью пограничной реки, озера или канала в целях судоходства и сплава, о порядке поддержания и ограждения фарватеров, о правилах рыбной ловли, об условиях возведения гидротехнических сооружений и т. п.

Реки, протекающие через территорию различных государств, но несудоходные до самого моря, находятся в раздельном, по частям, господстве этих государств.

Международными реками признаются реки, протекающие через территории нескольких государств, — судоходные до самого моря и открытые путем специальных международных договоров для судов всех стран. Регулирование плавания на международных реках осуществляется международными смешанными комиссиями¹⁾.

Г. ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО

Суверенитет государства распространяется на воздушное пространство, расположенное над его территорией, внутренними и территориальными водами, без ограничения по высоте.

¹⁾ Например, Дунай, Рейн.

В международной конвенции, заключенной государствами — членами Лиги наций — в Париже 13 октября 1919 г., в статье первой сказано: «Высокие договаривающиеся стороны признают, что каждое государство имеет полный и исключительный суверенитет над воздушным пространством, расположенным над его территорией. В смысле настоящей конвенции территорией государства признается национальная территория метрополии и колонии, вместе с территориальными водами, прилегающими к означенной территории».

Суверенитет СССР над воздушным пространством установлен «Воздушным кодексом СССР», статья 1-я которого говорит: «Союзу ССР принадлежит полный и исключительный суверенитет над воздушным пространством СССР». Понятие воздушного пространства определено этим кодексом следующим образом: «Под воздушным пространством Союза ССР понимается воздушное пространство над сухопутной и водной территорией Союза ССР и над прибрежной морской полосой, установленной законами Союза ССР».

Последствием принципа распространения верховенства государства на воздушное пространство, находящееся над его территорией, является исключительное право его эксплуатации воздушными судами этого государства. Полеты иностранных воздушных судов допускаются на основании соответствующих соглашений и с соблюдением правил, установленных государством, верховенствующим над воздушным пространством.

На воздушное пространство, расположенное над открытым морем, ни одно государство не может распространять своей верховной власти. Оно остается свободным и никому не принадлежит.

Практическое признание суверенитета государства над его воздухом имело место уже во время войны 1914—1918 гг.: нейтральные государства противились проникновению военных воздушных судов воюющих в воздушные пределы нейтрального государства, а воюющие государства в дипломатической переписке с нейтральными приносили извинения за нарушение нейтралитета их летчиками, оправдывая действия последних ошибками в счислении, незнанием местности и т. п. объективными причинами¹⁾. Тем самым ими признавался суверенитет нейтрального государства на находящееся над ним воздушное пространство.

¹⁾ Швейцария, Голландия и некоторые другие нейтральные государства, вскоре после начала военных действий, уведомили воюющие государства о запрещении полетов самолетов воюющих над их территорией и водами.

Позднее Швейцария установила в Поррактрюх, где швейцарская территория клином вторглась между Францией и Германией, светящийся крест в качестве эмблемы швейцарского государства, чтобы ориентировать летчиков в границах нейтрального воздуха.

По официальным швейцарским источникам за период между 1 декабря 1914 г. и 15 мая 1916 г. имели место 24 случая нарушения летчиками швейцарского нейтралитета; из них 14 падало на германских авиаторов, 6 — на французских, 1 — на английских, 1 — на итальянских и 2 остались невыясненными.

Существовали также аналогичные нарушения нейтралитета воздушного пространства Дании, Норвегии, Швеции и Голландии.

РАЗДЕЛ II

ЗАХОД И ПРЕБЫВАНИЕ В ИНОСТРАННЫХ ВОДАХ ВОЕННЫХ КОРАБЛЕЙ И ТОРГОВЫХ СУДОВ И ПОЛЕТЫ АВИАЦИИ В ИНОСТРАННОМ ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ В МИРНОЕ ВРЕМЯ

ВОЕННЫЕ КОРАБЛИ

Правила захода в иностранный порт¹⁾

Военные корабли могут заходить в иностранные воды, порты и гавани с предварительного о том оповещения, а в некоторых странах с разрешения правительства прибрежного государства. Соповещение и разрешение делаются и испрашиваются дипломатическим путем.

Не требуется предварительного разрешения:

1) Если на корабле находится глава государства или глава дипломатического представительства, аккредитованного в стране прихода.

2) При «вынужденном заходе», когда по состоянию моря или вследствие неисправности в механизмах, недостатке в топливе или в продовольствии военный корабль не может находиться в море и потому входит в иностранный порт и становится на якорь в водах иностранного государства. (Право убежища).

Под понятие «вынужденного захода» подходит также случай, когда корабль заходит в иностранный порт, чтобы передать для излечения в местных лечебных заведениях тяжело больного или получившего травматические повреждения члена своего экипажа, если оказать ему помощь корабельными средствами не представляется возможным.

Права и обязанности военного корабля, прибывшего в иностранный порт в порядке «вынужденного захода», остаются те же, как если бы он посетил этот порт после предварительного о том оповещения или с разрешения властей прибрежного государства²⁾.

¹⁾ Под заходом понимается заход с остановкой на якорь, но не пересечение территориальных вод в порядке мирного прохода.

²⁾ Перед тем, как идти в иностранный порт в порядке «вынужденного захода», командиру военного корабля следует, если на то имеются технические возможности, довести об этом своему командованию. Рекомендуются также предупредить

Условия, при которых государства допускают иностранные военные корабли в свои порты, гавани и на рейды, определяются внутренним законодательством страны и объявляются в циркулярных сообщениях другим правительствам. В них обычно оговариваются: какие порты вообще закрыты для кораблей всех государств; какие открыты условно; какие станции отвечают на сигналы; каких действий ожидает власть прибрежного государства от военных кораблей при прибытии их на рейд и при уходе с него; какие действия при стоянке в порту, в гавани или на рейде признаются безусловно недо-зволёнными и т. п.

Согласно «Временным правилам для иностранных военных кораблей, посещающих воды СССР», 1931 г., пребывание иностранных военных кораблей в портах СССР допускается только с разрешения Советского правительства. Одновременно в одном и том же порту Союза ССР не должно быть больше трех иностранных военных кораблей одного государства, причем срок пребывания в порту каждого корабля ограничивается десятью сутками¹⁾. О точном времени прибытия в порт СССР иностранного военного корабля, по получении на то разрешения, сообщается в дипломатическом порядке, не позднее чем за семь суток до дня прихода корабля в порт назначения. Не требуется получения предварительного разрешения для кораблей, на которых находятся главы государства и главы дипломатических представительств, аккредитованных при правительстве СССР. Предупреждение о времени прихода за семь суток остается, однако, в силе и в этом случае. Заход иностранного военного корабля в советский порт, вследствие стихийных причин и поломок (вынужденный заход), не обуславливается никакими предварительными дипломатическими сношениями. Рекомендуются в этом случае заходить в один из портов, открытых для иностранных коммерческих судов. При входе в воды СССР иностранные военные корабли сообщают по радиотелеграфу портовым властям о точном времени прибытия в порт назначения.

Для прохода военных кораблей через иностранные территориальные воды без остановки в них не требуется ни оповещения, ни раз-

об этом по радио начальника иностранного порта, с указанием причины, к тому вынуждающей. Кроме исключительных случаев, заход в иностранный порт не должен происходить в темное время суток.

Если по техническим причинам корабль не может донести своему командованию о намерении зайти в иностранный порт и предупредить об этом порт назначения, ему следует при входе в порт поднять сигнал по международному своду, объясняющий причину прихода, и ожидать прибытия на корабль представителя местных властей для переговоров о помощи, в которой он нуждается.

Если в порту имеется консул своего государства, то он также извещается с моря по радио о предполагаемом приходе корабля в порт.

При невозможности сделать такое сообщение командир корабля должен связаться с консулом по прибытии корабля в порт.

Когда в данном порту консула не имеется, командиру корабля следует довести о приходе полномочному представителю своего государства в этой стране.

В случае постановки на якорь в территориальных водах командиру корабля рекомендуется поступать так же, как и при заходе в иностранный порт.

¹⁾ Большинство государств придерживается этих норм.

решения прибрежного государства. Самый проход не может ставиться в зависимость от уплаты каких бы то ни было пошлин.

Проход подводных лодок через иностранные территориальные воды, а также заход в воды, гавани и порты иностранного государства допускается исключительно в надводном положении (ст. 10 «Временных правил для иностранных военных кораблей, посещающих воды СССР»; ст. 12 «Конвенции о режиме проливов», заключенной в Монте в 1936 г.)¹⁾.

Согласно «Особым правилам для иностранных военных транспортов, посещающих порты СССР для совершения коммерческих операций», 1931 г., для таких транспортов не требуется получения всякий раз разрешения на посещения советского порта, за исключением лишь первого захода.

При посещении иностранных вод или при проходе через них, военные корабли не имеют права проходить без специального разрешения властей прибрежного государства через крепостные зоны, запрещенные для плавания и объявленные в «Извещениях для мореплавателей».

В зависимости от целей захода советская практика различает: 1) официальные посещения, т. е. такие, которые являются особого рода выражением внимания к посещаемому государству, и 2) неофициальные, которые имеют целью пополнение запасов топлива и продовольствия при дальнем плавании, исправление мелких повреждений, отдых экипажа от похода и т. д.²⁾.

Принципиальное различие между этими двумя категориями посещений заключается в характере приема в порту пришедшего корабля. При неофициальных посещениях совершается лишь обмен визитами с местными властями.

При посещении иностранных вод военные корабли обязаны брать лоцманов только в тех портах, где это предписывается местными правилами. Сведения об обязательной лоцманской проводке объявляются в «Извещениях для мореплавателей».

Права военных кораблей в иностранных водах

Военные корабли в иностранных, территориальных и внутренних водах, а следовательно, также и в иностранных портах и гаванях пользуются правом экстерриториальности³⁾. По отношению к военным кораблям не только не допускаются акты государственного верховенства со стороны другого государства, но эти корабли во всех отношениях признаются «частью своей государственной территории, лишь временно от нее отделившейся».

¹⁾ Относится к Дарданеллам, Мраморному морю и Босфору (см. книгу II настоящего справочника).

²⁾ Такая классификация посещений военными кораблями иностранных вод установлена обменом нот между СССР и Турцией 25 декабря 1930 г. (см. книгу II настоящего справочника).

³⁾ См. § 7 «Общей инструкции о взаимоотношениях органов власти СССР с иностранными военными и торговыми судами в мирное время» 1925 года.

В силу своей экстерриториальности военные корабли пользуются нижеследующими правами:

1) Военный корабль не может быть задержан или досмотрен иностранными властями.

2) Иностранные власти не имеют права осуществлять на борту военного корабля какие-либо действия полицейского или судебного характера.

3) Командование кораблем не может быть привлечено к ответственности перед иностранными судебными или административными органами.

4) Находящиеся на иностранном военном корабле лица отвечают за свои действия лишь по законам страны флага корабля.

Право экстерриториальности не освобождает военный корабль от рабства, также на его шлюпки, на его командный и начальствующий состав при нахождении на берегу в военной форме, на младший командный состав и на рядовой состав корабля при нахождении на берегу в форме при исполнении служебных обязанностей.

Возникающие между военным кораблем и местной властью недоразумения, если их не удалось уладить на месте, разрешаются дипломатическим путем.

Право экстерриториальности не освобождает военный корабль от обязанности уважать законы и правила страны, в водах которой он находится.

Право военных кораблей обычно распространяется на вспомогательные корабли, портовые, гидрографические, таможенные и пограничной охраны.

Обязанности военных кораблей в иностранных водах¹⁾

Военные и приравненные к ним корабли, будучи в иностранных водах, соблюдают местные портовые, санитарные, навигационные, таможенные и радиотелеграфные правила.

Место стоянки корабля или его перемена, а также передвижение шлюпок в пределах иностранных вод устанавливается местными портовыми властями (ст.ст. 14 и 15 «Временных правил для иностранных военных кораблей, посещающих воды СССР», 1931 г.).

Санитарный патент (если страна порта не участвует в международной конвенции 1934 г. об отмене санитарных патентов) и сведения о санитарном состоянии военного корабля передаются его командиром прибывающему на корабль представителю санитарного надзора (ст. 13 «Временных правил...», 1931 г.). Никакой осмотр команды представителем санитарного надзора на военном корабле не допускается.

Санитарный режим военных и приравняемых к ним судов в портах СССР предусмотрен постановлением ЦИК и СНК СССР от 28 декабря 1927 г.

¹⁾ Подробнее см. «Руководство по взаимоотношениям с иностранными военными кораблями и властями».