



**Аверочкина Т.В.,**  
к. ю. н., с. н. с., доцент, заведующая  
лабораторией кафедры морского и  
таможенного права  
Национального университета  
«Одесская юридическая академия»  
(г. Одесса, Украина)

УДК 341.1/8

## **КОДИФИКАЦИЯ И ПРОГРЕССИВНОЕ РАЗВИТИЕ МЕЖДУНАРОДНОГО ПУБЛИЧНОГО МОРСКОГО ПРАВА В XIX - НАЧАЛЕ XX ВЕКОВ**

В статье рассмотрены основные черты этапа кодификации и прогрессивного развития международного публичного морского права, охватывающего XIX и начало XX вв. Автор отмечает, что для этого периода характерна ярко выраженная антивоенная окраска международных соглашений, в частности, в сфере морского права, стремление к миру на морях. Работы по кодификации и прогрессивному развитию международного публичного морского права в рассматриваемое время были сосредоточены на двух направлениях: антивоенном, мирном (Гаагские конвенции 1899 и 1907 годов) и на определении максимальной ширины территориального моря прибрежных государств (Гаагская конференция 1930 года).

**Ключевые слова:** прогрессивное развитие, кодификация, международное публичное морское право, мирные Гаагские конференции 1899 и 1907 годов, Гаагская конференция 1930 года.

***Аверочкина Т.В. Кодифікація та прогресивний розвиток міжнародного публічного морського права у XIX – початку XX століть. – Стаття.***

У статті розглянуті основні риси етапу кодифікації і прогресивного розвитку міжнародного публічного морського права, що охоплює XIX і початок XX століть. Автор зазначає, що для цього періоду характерне яскраво виражене антивоєнне забарвлення міжнародних угод, зокрема, у сфері морського права, прагнення до миру на морях. Роботи з кодифікації та прогресивного розвитку міжнародного публічного морського права в аналізованій час були зосереджені на двох напрямках: антивоєнному, мирному (Гаазькі конвенції 1899 і 1907 років) і на визначенні максимальної ширини територіального моря прибережних держав (Гаазька конференція 1930 року).

**Ключові слова:** прогресивний розвиток, кодифікація, міжнародне публічне морське право, мирні Гаазькі конференції 1899 і 1907 років, Гаазька конференція 1930 року.

*Averochkina T.V. Codification and Progressive Development of Public International Law of the Sea in the XIX – early XX Centuries. – Article.*

The article describes the main features of the stage of codification and progressive development of public international law of the sea, covering the nineteenth and early twentieth centuries. The author notes that this period is characterized by a pronounced anti-war approach regarding international agreements, in particular in the field of maritime law, the desire for peace on the seas. The works on codification and progressive development of public international law of the sea during the period under review were focused on two directions: of anti-war and peace (the Hague Conventions of 1899 and 1907) and on the determination of the maximum breadth of the territorial sea of the coastal states (Hague Conference in 1930).

**Keywords:** progressive development, codification, public international law of the sea, the Hague peace conferences of 1899 and 1907, the Hague Conference of 1930.

Известно, что слова «кодификация и прогрессивное развитие международного права» впервые были применены в отношении процесса выработки и закрепления его норм в XX веке как цели деятельности Комиссии международного права ООН (ч. 1 ст. 1 Положения о Комиссии международного права [1]). Выражение «прогрессивное развитие международного права» употребляется в Положении о Комиссии международного права в смысле подготовки конвенций по тем вопросам, которые еще не регулируются международным правом или по которым право еще недостаточно развито в практике отдельных государств, а «кодификация международного права» – более точной формулировки и систематизации норм международного права в тех областях, в которых имеются определенные положения, установленные обширной государственной практикой, прецедентами и доктриной. (ст. 15).

При этом, мысль о развитии международного права путем подтверждения существующих норм или посредством разработки новых правил не нова. В последней четверти XVIII века Иеремия Бентам предложил осуществить кодификацию всего международного права; правда, при этом он опирался на воззрения утопизма. В своих «Принципах международного права» И. Бентам предвидел, что международный кодекс, в основу которого должно быть положено последовательное применение в международных

отношениях разрабатываемого им принципа утилитарности, сможет послужить основой для обеспечения длительного мира. Однако при разработке планов такого кодекса он не брал за основу действующее международное право и затронул вопрос кодификации не существующего позитивного международного права, а выдвинул мысль о некоем утопическом международном праве, которое могло бы явиться основой вечного мира между цивилизованными государствами [2, p. 537].

Попытки кодификации международно-правовых норм производились в то же время и другими лицами. Так, например, в 1792 г. французский конвент постановил издать Декларацию прав народов. Эту работу выполнял аббат Грегуар. Декларация должна была включать 21 статью и содержать лишь принципы данного вопроса. Однако проект данного документа не был принят указанным органом. В 1861 г. усилия по кодификации были предприняты австрийским юристом Домин-Петрушевичем. Им был опубликован Краткий кодекс международного права.

В 1863 г. профессор Колумбийского колледжа в Нью-Йорке составил проект «Законов войны». Данный документ в виде сборника норм, опубликованных Соединенными Штатами во время гражданской войны, предназначался как руководство для вооруженных сил.

Известный швейцарский ученый-международник Блюнчли в 1868 г. издал работу «Современное международное право цивилизованных государств» [3], переведенную на ряд языков, в том числе и русский. Работа была представлена в виде кодекса.

Вопрос о необходимости кодификации международного права поднимался в работе «О призвании нашего века к реформе и кодификации международного права», опубликованной известным итальянским политиком и юристом Манчини в 1872 г. В этом же году в Нью-Йорке вышли в свет научный труд Дедлея Фильда «Основы проекта международного кодекса». В 1887 г. Леоне Леви опубликовал работу «Международное право с материалами для Кодекса международного права», в 1890 г. итальянский юрист Фиоре — «Кодифицированное международное право и его

юридическая санкция». В 1906 г. Е. Дюплесси представил свой «Проект установления власти национальной, законодательной, административной, судебной: проект кодекса публичного международного права» [4, с. 218-219].

Договоры по вопросам мореплавания в условиях военного времени были приняты в период, начиная с середины XIX до начала XX века под влиянием исторических условий участвовавших военных конфликтов, Первой мировой войны и бурного развития мореплавания. Парижская декларация по морскому праву (или, как приводится в большинстве переводов, «о морской войне») 1856 г. [5], Конвенция об освобождении госпитальных судов от портовых и иных сборов 1904 г. [6], Конвенция о положении неприятельских торговых судов при начале военных действий 1907 г. [7], Конвенция об обращении торговых судов в суда военные 1907 г. [8] разрабатывались и подписывались на нелегком для большинства государств этапе развития.

Однако и несколько ранее (16 (18) февраля в 1825 г.) был заключен Санкт-Петербургский договор между Россией и Великобританией [9], согласно которому, подданные обеих договаривающихся сторон могли беспрепятственно пользоваться в Тихом океане свободой мореплавания и рыболовства, а также «правом приставать к берегам в таких местах, которые еще не заняты, для торга с природными тамошними жителями». Заключение договора явилось вехой в процессе утверждения в международном праве принципа свободы открытого моря.

Парижский конгресс, проходивший с 25 февраля по 30 марта 1856 г., положил конец Крымской войне. В нем приняли участие делегации Австрии, Великобритании, Пруссии, России, Сардинии, Турции и Франции. В числе обсуждавшихся на конгрессе вопросов были, в частности, следующие: судоходство по Дунаю; возведение военных укреплений на Аландских островах; пересмотр Лондонской конвенции 1841 г. о Черноморских проливах, а также тесно связанный с этим вопрос о нейтрализации Черного моря. Сославшись на постановления Венского конгресса 1814 – 1815 гг., установившего принципы

пользования международными реками, важнейшим из которых был принцип свободы судоходства по ним для всех стран, участники Парижского договора распространили на Дунай аналогичный режим. Представителями Франции, Великобритании и России была подписана Конвенция об Аландских островах [10].

Самым тяжелым вопросом переговоров был вопрос о нейтрализации Черного моря. Поражение в войне вынудило правительство идти на жесткий диалог, в результате которого Черное море было объявлено нейтральным; Конвенция о Проливах [11] запрещала проход военных кораблей европейских держав через проливы Босфор и Дарданеллы. Специальная Конвенция, касающаяся количества и мощи военных кораблей, которые прибрежные державы будут держать в Черном море, предусматривала ограничения для турецкого и российского флотов на Черном море (не более 6 военных паровых судов водоизмещением до 800 т и 4 судов – до 200 т). Турции и России запрещалось строить на Черноморском побережье какие-либо военно-морские сооружения и укрепления. Часть этих положений была пересмотрена в 1871 г. [12, с. 177].

Конгресс принял решения по ряду других вопросов международного морского права, в числе принятых актов – Парижская декларация по морскому праву 1856 г., в которой сформулированы ныне действующие нормы международного морского права, касающиеся отмены и запрета каперства; покрытия неприятельского груза судном, плавающим под флагом нейтрального государства (за исключением военной контрабанды); неприкосновенности нейтралитета груза (за исключением военной контрабанды) на судне под неприятельским флагом. Декларация устанавливала также, что условием правомерности и обязательности морской блокады должна быть ее эффективность, т.е. необходимость ее «поддержания достаточной силой для воспрепятствования доступа к неприятельскому берегу». Правительства подписавших декларацию государств обязались довести ее содержание 3до

сведения государств, которые не принимали участия в Парижском конгрессе, и пригласить их к ее принятию. К декларации присоединилось большинство держав того времени.

В 1851 г. по дну Ла-Манша был проложен первый подводный телеграфный кабель между Дувром и Кале, а в 1866 г. была начата прокладка трансатлантического телеграфного кабеля между Европой и Америкой.

Подводные кабели по дну морей и океанов прокладываются обычно в местах с наименьшими глубинами. Поэтому они могут быть повреждены якорями или рыболовными снастями и сетями судов. Для охраны телеграфных кабелей и установления наказаний за их повреждение была заключена в 1884 году в Париже Конвенция по охране подводных телеграфных кабелей [13].

Конвенция применяется к случаям повреждения подводных телеграфных кабелей в открытом море и не распространяется на территориальные воды. В соответствии со ст. 2 Конвенции, умышленный или по преступной небрежности разрыв или повреждение кабеля, которые могут привести к полному или частичному перерыву либо приостановке телеграфной связи, подлежит наказанию в уголовном порядке, независимо от предъявления гражданского иска о возмещении ущерба. Однако это правило не применяется к лицам, которые совершили разрыв или повреждение кабеля для спасения своей жизни или своих судов и приняли предварительно все необходимые меры предосторожности. Если судовладелец докажет, что во избежание повреждения кабеля его судно пожертвовало якорем, рыболовной или иной снастью, собственник кабеля его обязан возместить ему понесенные убытки (ст. 7).

Суда, осуществляющие прокладывание или исправление подводного кабеля, должны нести установленные правилами предупреждения столкновения судов сигналы. Чтобы не затруднять работу судна, занятого исправлением подводного кабеля, другие суда обязаны держаться от него на расстоянии не менее одной мили, а рыболовные суда – держать на этом

расстоянии свои снасти и сети. Рыболовным судам для принятия соответствующих мер при встрече с кабельным судном предоставляется 24 часа, в течении которых последнее не должно ничем стеснять действий рыболовного судна (ст. 5).

Военные и специально уполномоченные на это суда государств-участников Конвенции имеют право остановить и проверить национальность любого торгового судна, независимо от флага, если оно нарушило или подозревается в нарушении правил Конвенции. Командиры военных или специальных судов в этих случаях могут составить протокол, который служит доказательством при рассмотрении дела о повреждении или разрыве кабеля (ст. 10).

Конвенция устанавливает, что любые вопросы, связанные с нарушениями ее положений, могут рассматриваться судебными учреждениями государства флага судна, на котором совершено нарушение.

По предложению России 18 мая 1899 г. в Гааге собралась конференция, в которой приняло участие 26 государств: Австро-Венгрия, Германия, Бельгия, Китай, Дания, Испания, США, Мексика, Франция, Великобритания, Греция, Италия, Япония, Люксембург, Черногория, Нидерланды, Иран, Португалия, Румыния, Россия, Сербия, Сиам, Швеция, Норвегия, Швейцария, Турция, Болгария (не присутствовали государства Центральной и Южной Америки). Эта конференция получила, как и последующая Конференция 1907, название «мирной», поскольку официальной её задачей было ограничение вооружений и обеспечение мира. Никакого результата в смысле ограничения вооружений на конференции не было достигнуто. Были приняты лишь пожелания «об ограничении расходов на военное дело, которыми в настоящее время обременён мир, в частности о соглашении по поводу введения новых типов и калибров морского оружия» и «об ограничении сухопутных и морских военных сил и военного бюджета». Конференция привела, однако, к заключению 29 июля 1899 г. трёх конвенций; 1) о мирном разрешении международных столкновений; 2) о законах и обычаях сухопутной войны; 3) о

применении Женевской конвенции о раненых и больных к морской войне. Были приняты ещё три декларации, касавшиеся ограничения военных действий [14-16].

Ввиду общей неудовлетворённости результатами конференции 1899 года американский президент Теодор Рузвельт, инициатива которого была поддержана Россией, предложил созыв второй «мирной конференции». Последняя собралась вновь в Гааге 15 июня 1907 г. при участии 44 государств – всех участников первой конференции (т.е. – после отделения Норвегии от Швеции – 27 государств), а также 17 государств Южной и Центральной Америки: Аргентины, Боливии, Бразилии, Венесуэлы, Колумбии, Парагвая, Перу, Уругвая, Чили, Эквадора, Гаити, Гватемалы, Доминиканской республики, Кубы, Никарагуа, Панамы, Сальвадора. Подтвердив выраженное в 1899 г. желание об ограничении военных тягот, конференция пересмотрела три конвенции, одобренные в 1899 г., и приняла 10 новых, относящихся к вопросам нейтралитета и отдельным вопросам права морской войны. Конвенции, заключённые 18 октября 1907 г., цитируются в международной практике и литературе под нижеуказанными порядковыми номерами: 1) о мирном разрешении международных столкновений; 2) об ограничении случаев обращения к силе для взыскания по договорным долговым обязательствам; 3) об открытии военных действий; 4) о законах и обычаях сухопутной войны; 5) о правах и обязанностях нейтральных держав и лиц в сухопутной войне; 6) о положении вражеских торговых судов при открытии военных действий; 7) об обращении торговых судов в военные; 8) об установке автоматических контактных подводных мин; 9) о бомбардировке морскими силами во время войны; 10) о применении к морской войне начал Женевской конвенции; 11) о некоторых ограничениях в пользовании правом захвата в морской войне; 12) об учреждении международного призового суда; 13) о правах и обязанностях нейтральных держав в морской войне. Помимо того, конференция приняла декларацию о воспрещении метания снарядов и взрывчатых веществ с воздушных судов, а



также ряд пожеланий, в т. ч. о регулировании права морской войны и о подготовке третьей «мирной конференции». Конвенции 1907 г. (за исключением 12-й, не вступившей в силу) являются действующими международно-правовыми документами, признанными большинством государств мира.

Конвенция об обращении торговых судов в военные, например содержит правила, выполнение которых обеспечивает правомерность обращения торговых судов в военные и даст возможность им пользоваться правами и обязанностями военных кораблей. Обращенное из торгового в военное судно должно находиться под прямой властью и непосредственным контролем государства своего флага, которое несет за него ответственность; оно подлежит внесению в список судов военного флота и обязано носить внешние отличительные знаки военных судов своей национальности; командир судна должен состоять на государственной службе и быть надлежащим образом назначен компетентными властями; имя командира включается в список офицеров военного флота, а экипаж судна подчиняется правилам воинской дисциплины; каждое торговое судно, обращенное в военное, обязано соблюдать законы и обычаи войны. Место обращения торгового судна в военное в конвенции не определено, т. к. ее участники не смогли достичь соглашения по этому вопросу.

Еще одним из наиболее волнующих мировое сообщество вопросов был вопрос о режиме судов в портах и на судоходных путях международного значения, который по общепризнанному правилу поддерживается силами государства, в котором такие порты или судоходные пути располагаются. В соответствии с внутренними законодательствами этих государств устанавливаются требования по пребыванию судов в порту, по заходу и выходу из порта, о транзите через воды портов (внутренние воды государства) и о режиме прохода по судоходным путям. Однако в случаях, когда такие объекты используются для международного сообщения возникает вопрос об их международно-правовом режиме. Правовое регулирование деятельности на этих объектах осуществляется на базе

принципов и норм международного права, закрепленных в двух- или многосторонних международных договорах. Среди них: Заключительный акт Венского конгресса (1815 г.), Белградская конвенция о режиме судоходства на Дунае (1948 г.), Акт, касающийся судоходства и экономического сотрудничества между государствами бассейна реки Нигер (1963 г.), Конвенция, касающаяся развития бассейна озера Чад (1969 г.), Договор о бассейне реки Ла-Плата (1969 г.), Договор о сотрудничестве в Амазонии (1978 г.) [17, с. 47].

Каждый из упомянутых документов разрабатывался и принимался применительно к конкретному водному объекту. Однако история международно-правового регулирования судоходных путей международного значения знает также и договоры более общего характера, которые, впрочем, не получили широкого признания, среди них Барселонская конвенция о судоходных водных путях, имеющих международное значение (1921 г.) и Хельсинкские правила использования вод международных рек (1966 г.).

Конференция, проводившаяся в апреле 1921 года в Барселоне под эгидой Лиги Наций, приняла две конвенции со статутами о свободе транзита и о режиме судоходных путей международного значения, а также две резолюции: по вопросам международного режима портов и по вопросам международного режима железных дорог. Указанными резолюциями были заложены начала для дальнейшей разработки международных актов о режиме портов и железных дорог, которое нашло свое воплощение в принятии двумя годами позже, в 1923 году в Женеве, двух конвенций со статутами о международном режиме морских портов и о международном режиме железных дорог [18, с. 27].

Статут о свободе транзита [19] предусматривает, что «мероприятия, предпринимаемые участниками статута, облегчают свободный транзит по железным дорогам и водным путям», при этом в отношении транзита не должно быть никакого различия или дискриминации в связи с национальностью лиц, флагом судна, собственностью перевозимых транзитом товаров, местом их

происхождения, ввоза, назначения и т. д. Осуществление транзита само по себе не может явиться основанием для взимания каких-либо сборов. Статут предусматривает право государств, в нём участвующих, не допускать транзита товаров, ввоз которых является запрещённым.

Согласно Преамбуле Конвенции, государства-участники намерены «провозгласить право свободного транзита и осуществлять регулирование такого транзита в качестве одного из лучших способов развития сотрудничества между государствами». Это положение, однако, как следует из статьи 6 Статута, не рассматривалось как норма общего международного права, применимая и к государствам, не являющимся участниками Барселонской конвенции. Действительно, по смыслу статьи 6, государства-участники не обязаны предоставлять свободный транзит всякому третьему государству, за исключением случая, когда «одним из заинтересованных государств-участников показаны убедительные доводы» в пользу такого транзита. Транзит предоставляется не бесплатно, но тарифы за транзит должны быть, согласно статье 4 Статута, «разумными» (*reasonable*). Согласно статье 2 Статута, государства-участники обязаны способствовать свободному транзиту по железнодорожным и водным путям, удобным для международного транзита. Они вправе принять меры обеспечения безопасности путей, средств сообщения и других своих интересов, относящихся к транзиту (ст. 5 Статута). Кроме того, статья 3 Статута предусматривает, что кроме сборов для покрытия расходов на управление и надзор в связи с транзитом, государства-участники не должны и не вправе устанавливать каких-либо специальных сборов за транзит.

Остается открытым вопрос о том, можно ли считать эти зафиксированные в Барселонской конвенции 1921 года юридические предписания обычными нормами современного международного права и в этом качестве применяемыми ко всякому транзиту, в том числе такому, при котором пересекаются не только государственные границы, но и разграничительные

линии между континентальными шельфами – если речь идет о транзите грузов одного государства посредством трубопровода, проложенного на континентальном шельфе другого государства.

Статут о режиме судоходных путей международного значения [20] предусматривает применение указанного режима в отношении рек, которые на своём судоходном протяжении пересекают до впадения в море территории различных государств или протекают вдоль их границ.

В отличие от установленного на Венском конгрессе 1814 года по инициативе представителя Пруссии Гумбольдта принципа свободы судоходства на международных реках лишь для прибрежных государств (применительно к судоходству на Рейне) Барселонские конвенции 1921 года предусматривают применение принципа свободы судоходства для всех участников конвенции безотносительно к тому, являются ли они прибрежными или нет. При этом граждане, грузы и суда договаривающихся государств должны во всех отношениях пользоваться совершенно одинаковым режимом. Однако каждое из прибрежных государств имеет исключительное право на совершение каботажных перевозок. Принцип свободы судоходства, заложенный в конвенциях, был основан на стремлении воспрепятствовать преобладанию экономического влияния великих держав в прибрежных государствах. Положения статута не имеют применения в отношении судоходства военных и полицейских судов, судов, осуществляющих надзор, а равно и других судов, выполняющих функции публичной службы [17, с. 48].

Конвенция о свободе транзита была ратифицирована 27 государствами, конвенция о режиме судоходных путей – 16. В число государств, ратифицировавших обе конвенции, входят Англия, Франция, Италия, Болгария, Дания, Индия, Финляндия, Норвегия, Чили, Новая Зеландия. Вне действия конвенций остались США и СССР.

Конференция Лиги Наций, которая состоялась в Генуе 10 апреля 1922 года, предложила в своей резолюции норму о том, что Международная конвенция, касающаяся режима сообщений,

предусмотренная в мирных договорах, должна быть заключена и внедрена в жизнь как можно скорее, поскольку и Статья 379 Версальского договора и соответствующие статьи иных мирных договоров предусматривают подготовку универсальной Конвенции о международном режиме портов.

В 1923 г. в Женеве состоялась конференция Комитета коммуникаций и транзита Лиги Наций. На ней были приняты Конвенция и Статут о международном режиме морских портов. Конвенция распространяется на морские порты, обычно посещаемые морскими судами и служащие для внешней торговли. Она затрагивает лишь некоторые вопросы режима морских портов [21, с. 118].

Женевская Конвенция и Статут о международном режиме морских портов 1923 года [22] впервые на международном уровне установила, что каждая договаривающаяся сторона обязуется обеспечить судам любого другой договаривающейся стороны обращение, равное тому, которым пользуются ее собственные суда или суда любого другого государства в морских портах, находящихся под ее суверенитетом или властью, в отношении свободы доступа в порт и его использования, а также полного пользования льготами, которые она предоставляет для судоходства и коммерческих операций их судам, их товарам и их пассажирам. Установленное таким образом равенство обращения распространяется на всякого рода льготы, касающиеся предоставления мест у причалов, выгрузки и погрузки, а также всякого рода пошлин и сборов, взимаемых от имени или для правительства, официальных властей, концессионеров или всякого рода учреждений. В соответствии со статьей 1 Статута, морскими портами считаются порты, нормально посещаемые морскими судами и служащие для внешней торговли. Его нормы не распространяются на каботаж, буксирную и лоцманскую службы, военные, полицейские суда и суда, осуществляющие в любом виде общественную власть, и любые другие суда, когда эти последние служат исключительно целям военно-морских, военных или военно-воздушных сил какого-либо государства, а

также Статут не распространяется на рыболовные суда и продукты их промысла (статьи 10-14 Статута).

Барселонские и Женевские конвенции и статуты о свободе транзита, о режиме судоходных путей международного значения, о международном режиме морских портов на сегодняшний день являются действующими документами, однако не общепризнанными.

Конвенция о международном режиме морских портов впервые на международном уровне закрепила свободу сообщений путем обязательного установления в морских портах, находящихся под их суверенитетом и в их подчинении, в целях международной торговли равное обращение для судов всех договаривающихся государств, находящихся на них грузов и пассажиров.

Статут о международном режиме морских портов предусматривает предоставление на условиях взаимности для торговых судов стран-участниц Конвенции свободного доступа в их порты и равных с собственными судами или судами любого другого государства прав в отношении пользования портами (предоставление мест у причалов, погрузка-разгрузка и другие коммерческие операции), а также взимания любых сборов и пошлин (статья 2). Перечень пошлин и сборов, взимаемых в портах, а также полицейские и навигационные правила должны заранее опубликовываться до вступления их в силу. Администрация порта должна иметь все эти документы, чтобы ими могли пользоваться заинтересованные лица (статья 3).

Вся информация о пошлинах и сборах, взимаемых для использования для нужд порта, должны надлежащим образом опубликовываться до их вступления в силу. Вышеуказанное касается также обычаев порта и портовых правил. В каждом морском порту портовые власти должны иметь для свободного ознакомления лицами, имеющими к этому отношение, действующий перечень пошлин и сборов, взимаемых в порту, равно как и копии обычаев порта и портовых правил (статья 4).

Таможенные и другие пошлины, а также местные налоги и сборы, связанные с экспортом или импортом товаров через порты, должны взыскиваться со всех судов на равных условиях без какой-либо дискриминации по отношению к собственным судам или судам любой другой страны (статья 5). Положения Конвенции не распространяются на каботажные перевозки и не затрагивают права государства в отношении организации и регламентирования буксирной и лоцманской служб в своих портах.

Следующим важным шагом в усилиях правительств по осуществлению кодификации и развитию международного права стала резолюция Ассамблеи Лиги Наций от 22 сентября 1924 года, в которой предусматривалось создание постоянного органа, именуемого Комитетом экспертов для прогрессивной кодификации международного права, состав которого должен был представлять «главные формы цивилизации и основные правовые системы мира». В задачу этого Комитета, состоявшего из 17 экспертов, входили подготовка перечня вопросов, «регулирование которых посредством международного соглашения» являлось «желательным и осуществимым», последующее изучение замечаний правительств по этому перечню и предоставление доклада по вопросам, которые являлись «достаточно созревшими», а также по процедуре подготовки конференции для их урегулирования. Это была первая предпринятая в мировых масштабах попытка не ограничиваться урегулированием отдельных и конкретных правовых проблем, а осуществить кодификацию и развитие целых областей международного права.

После проведения ряда консультаций с правительствами и Советом Лиги Ассамблея в 1927 году приняла решение о созыве дипломатической конференции для кодификации трех из пяти тем, которые, по мнению Комитета экспертов, являлись «достаточно созревшими», а именно: 1) гражданство, 2) территориальные воды и 3) ответственность государств за

ущерб, нанесенный на их территории личности или собственности иностранцев.

Впервые попытка всеобъемлющей кодификации морского права была предпринята на Гаагской конференции, которая была созвана по решению Ассамблеи Лиги наций, и проходила с 13 марта по 12 апреля 1930 г. В конференции приняло участие 51 государство. На ней, в частности, рассматривались некоторые вопросы международного морского права. Ввиду разногласий между участниками и нежеланием крупных империалистических держав считаться с интересами других государств ни по одному из рассматривавшихся вопросов конференции не удалось достигнуть сколько-нибудь значительного успеха. Подготовленный Комитетом Лиги наций по кодификации международного права и представленный на конференции проект конвенции о правовом режиме территориальных вод, а также некоторые рекомендации по отдельным вопросам морского права не были ею одобрены. Не был также решен наиболее принципиальный вопрос о ширине территориальных вод (мнения разделились между сторонниками 3-, 4- и 6-мильной ширины территориальных вод). Несмотря на это, результаты конференции сыграли важную роль в последующей кодификации норм международного морского права. На ней впервые был поставлен вопрос о необходимости международно-правовой регламентации эксплуатации естественных ресурсов Мирового океана. На конференции также впервые представители ряда стран высказали мнение о необходимости введения в международное морское право института прилегающей зоны. Разработанные на Гаагской конференции принципы, касавшиеся права преследования по «горячим следам», были восприняты в принятых позднее международно-правовых актах. Важное значение имело положение ст. 2 проекта конвенции о правовом режиме территориальных вод, которое наряду с дном моря и его недрами включало в территорию прибрежного государства также и воздушное пространство над территориальными водами. Проект признавал право мирного прохода иностранных военных и



невоенных судов через территориальные воды прибрежного государства. Конференция дала возможность уточнить официальные позиции государств по ряду вопросов международно-правового режима Мирового океана, что в дальнейшем облегчило кодификацию норм международного морского права [12, с. 37-38].

После 1930 года Лига Наций не проводила каких-либо новых экспериментов в области кодификации. Однако 25 сентября 1931 года Ассамблея Лиги приняла важную резолюцию о процедуре кодификации, основная мысль которой заключалась в укреплении влияния правительств на каждом этапе процесса кодификации. Эта основополагающая идея была впоследствии включена в Положение о Комиссии международного права Организации Объединенных Наций наряду с другими рекомендациями, содержащимися в этих резолюциях, такими как подготовка проекта конвенции Комитетом экспертов и тесное сотрудничество международных и национальных научно-исследовательских институтов.

Первая попытка неофициальной кодификации была предпринята Институтом международного права на Парижской сессии в 1894 году [23, с. 328-329]. В выработанных Институтом Правилах относительно определения и режима территориального моря (Институт принял именно этот термин) предлагалось установить два юридических понятия: 1) территориальное море шириной в шесть морских миль, над которым государство имеет право суверенитета с сохранением права мирного прохода и 2) нейтральная зона, которую в случае войны нейтральное прибрежное государство имеет право установить в декларации о нейтралитете или путем специальной нотификации за пределами шестимильного территориального моря до дальности выстрела береговых орудий [24, с. 61]. Такое предложение выражало желание некоторых государств иметь двойственную ширину территориальных вод: одну – общую для всех морских государств на все время, а другую, более обширную – на время войны. Так, например, Турция, имевшая ширину

территориальных вод в три мили, объявила во время войны с Италией в 1911 году своими территориальными водами полосу моря шириною в пять миль; Франция декретом от 18 октября 1912 г. признала господство над морем на расстоянии шести миль от базы операций флота [24, с. 61].

Таким образом, развитие международного публичного морского права в период XIX – начала XX веков отличалось ярко выраженной антивоенной окраской, стремлением к миру на морях, что неслучайно, поскольку вероятность вооруженных столкновений государств была чрезвычайно высокой, а кровопролитные войны начала XX века подтвердили это. Работы по кодификации и прогрессивному развитию международного публичного морского права в рассматриваемое время были сосредоточены на двух направлениях: антивоенном, мирном (Гаагские конвенции 1899 и 1907 годов) и относительно определения максимальной ширины территориального моря прибрежных государств (Гаагская конференция 1930 года). Несколько особняком по отношению к этим направлениям стоит Конвенция об охране подводных телеграфных кабелей 1884 г. Однако если по первому из двух направлений достичь прогресса удалось лишь в деле выработки и подписания международных соглашений, которые, как известно, не предотвратили ни Первой, ни Второй мировой войны, показав слабость Лиги Наций, то по второму – прийти к окончательному решению вопроса так не удалось, и конференцией был выработан лишь проект конвенции о территориальных водах (термин был впоследствии, в 1958 году, заменен на «территориальное море») для рассмотрения в будущем.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Statute of the International Law Commission, 1947, Adopted by the General Assembly in resolution 174 (II) of 21 November 1947, as amended by resolutions 485 (V) of 12 December 1950, 984 (X) of 3 December 1955, 985 (X) of 3 December 1955 and 36/39 of 18 November 1981. URL: <http://legal.un.org/docs/?path=../ilc/texts/instruments/english/statute/statute.pdf&lang=EF>
2. Jeremy Bentham, The Works of Jeremy Bentham, published under the Superintendence of his Executor, John Bowring (Edinburgh: William

- Tait, 1838-1843). In 11 vols. Volume 8. URL: <http://oll.libertyfund.org/titles/2208>
3. Блончли Современное международное право цивилизованных государств, изложенное в виде кодекса. Перевод со 2-го немецкого издания / пер.: Лодыженский А., Ульяницкий В.; Под. ред.: Камаровский Л. – М.: Тип. Индрих, 1876. 634 с.
  4. Остроухов Н.В., Ромашев Ю.С. О кодификации международного права // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Юридические науки. 2014. № 3. С. 217 – 224.
  5. Декларация о принципах морского международного права, 4/16 апреля 1856 г. / Мартенс Ф.Ф. Собрание трактатов и конвенций, заключенных Россией с иностранными державами. Т. XV. С. 332-334.
  6. Конвенция об освобождении госпитальных судов от портовых и иных сборов, 21 декабря 1904 года // Собрание законов и распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства СССР. Отдел второй. 1926. № 38, Ст. 227.
  7. Конвенция о положении неприятельских торговых судов при начале военных действий, 1907 // Сборник международных соглашений и законодательных актов СССР по вопросам мореплавания. – Л.: ГУНиО МО СССР, 1967. С. 181-185.
  8. VII Конвенция об обращении торговых судов в суда военные, 1907. URL: [http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995\\_b83/print1459700179152042](http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995_b83/print1459700179152042)
  9. Конвенция о взаимных выгодах, относящихся до торговли, мореплавания и рыбных промыслов на Тихом океане и до границ обоюдных владений их на сѣверо-западном берегу Америки, 1825. URL: [https://ru.wikisource.org/wiki/Полное собрание законов Российской империи/ДО/ Собрание\\_первое/30233a](https://ru.wikisource.org/wiki/Полное_собрание_законов_Российской_империи/ДО/Собрание_первое/30233a)
  10. Конвенция между Россией, Францией и Великобританией об Аландских островах, 1856 / Мартенс Ф.Ф. Собрание трактатов и конвенций, заключенных Россией с иностранными державами. Т. XV. С. 330-332.
  11. Конвенция относительно проливов Дарданельского и Босфорского, 1856 / Мартенс Ф.Ф. Собрание трактатов и конвенций, заключенных Россией с иностранными державами. Т. XV. С. 326-328.
  12. Словарь международного морского права / отв. ред. Ю.Г. Барсегов. – М.: Международные отношения, 1985. 251 с.
  13. Международная конвенция по охранению подводных телеграфных кабелей, 1884 // Собрание законов и распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства СССР. Отдел второй. 1 ноября 1926 г. № 31. Ст. 190.

14. 29 июля 1899 года – 113 лет назад завершилась первая в мире конференция по разоружению. URL: [http://ptiburdukov.ru/История/113\\_лет\\_назад\\_завершилась\\_первая\\_в\\_мире\\_конференция\\_по\\_разоружению](http://ptiburdukov.ru/История/113_лет_назад_завершилась_первая_в_мире_конференция_по_разоружению)
15. Конвенція про закони і звичаї суходільної війни. 1899. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/>
16. Декларация о неупотреблении легко разворачивающихся и сплющивающихся пуль. 1899. URL: [http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995\\_196/print1459700179152042](http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995_196/print1459700179152042)
17. Аверочкина Т.В. Режим морского порта, судоходных путей и транзита в документах Лиги Наций // Митна справа. 2008. № 4. С. 47-48.
18. Додин Е.В., Кузнецов С.А., Аверочкина Т.В. Двусторонние соглашения Украины о торговом мореплавании: учеб. пособие / под общ. ред. С.В. Кивалова. – Львов: Сполом. 2009. 380 с.
19. Convention and Statute on Freedom of Transit. Barcelona. April. 20. 1921. // League of Nations. Treaty Series. 1921. № 171.
20. Convention and Statute on the Regime of Navigable Waterways of International Concern. Barcelona. 20 April 1921. URL: <https://treaties.un.org/>
21. Джавад Ю.Х. Международные соглашения по морскому судоходству. – М.: Транспорт. 1968. 124 с.
22. Convention on the International Regime of Maritime Ports. Signed at Geneva. December, 1923 // League of Nations. Treaty Series. 1926 – 1927. № 1379.
23. Ежегодник Института международного права. 1894-1895. 456 с.
24. Николаев А.Н. Проблема территориальных вод в международном праве / под ред.: Голунский С.А. – М.: Госюриздат. 1954. 307 с.

