



ГОСУДАРСТВЕННАЯ МОРСКАЯ АКАДЕМИЯ  
им. АДМИРАЛА С. О. МАКАРОВА

**А. С. Скаридов**

# Морское право

**Учебник для магистров**

2-е издание, переработанное и дополненное

Книга доступна  
в электронной библиотечной  
системе [biblio-online.ru](http://biblio-online.ru)

Москва

 **ЮРАЙТ**

2014

УДК 34  
ББК 67.404.2я73  
С42

**Автор:**

**Скаридов Александр Станиславович** — доктор юридических наук, профессор, начальник юридического факультета Государственной морской академии им. адмирала С. О. Макарова.

**Рецензент:**

кафедра международного морского права Санкт-Петербургского государственного Морского технического университета.

**Скаридов, А. С.**

С42 Морское право : учебник для магистров / А. С. Скаридов. — 2-е изд., перераб. и доп. — М. : Издательство Юрайт, 2014. — 647 с. — Серия : Магистр.

ISBN 978-5-9916-1787-1

В учебнике рассматриваются основные положения международного морского права, проанализированы и систематизированы важнейшие международно-правовые и национально-правовые источники и иные публикации российских и зарубежных специалистов в области морского права, сопоставляются и оцениваются различные научные доктрины. Наряду с публично-правовыми нормами анализируются нормы международного частного права, регламентирующие морские перевозки и иные аспекты морепользования; оценивается развитие российского морского права в контексте эволюции национальной морской политики.

Соответствует Федеральному государственному образовательному стандарту высшего профессионального образования третьего поколения.

*Для студентов вузов и факультетов, обучающихся по специальности «Юриспруденция», юристов-международников, курсантов морских училищ, Книга может быть интересна и полезна законодателям всех уровней, представителям государственных органов исполнительной власти, формирующих и реализующих российскую морскую политику, судьям, специалистам-практикам, ученым и исследователям в области морского права.*

УДК 34  
ББК 67.404.2я73

*Информационно-правовая поддержка  
предоставлена компанией «Гарант»*



ISBN 978-5-9916-1787-1

© Скаридов А. С., 2006  
© Скаридов А. С., 2012, с изменениями  
© ООО «Издательство Юрайт», 2014

# Оглавление

<i>Принятые сокращения</i> .....	8
<i>Предисловие</i> .....	11

## Раздел I

### **Международное публичное морское право** **17**

#### **Глава 1. Современная концепция морской безопасности и международное право** ..... **19**

- 1.1. Безопасность морепользования ..... 19
- 1.2. Морская доктрина Российской Федерации ..... 23

#### **Глава 2. Основы международного морского права** ..... **27**

- 2.1. История возникновения морского права..... 27
- 2.2. Понятие, принципы и нормы морского права..... 42
- 2.3. Источники морского права ..... 51
  - 2.3.1. Договорные источники международного морского права..... 52

#### **Глава 3. Пространственные пределы и правовой статус морских пространств и морского дна** ..... **55**

- 3.1. Понятия «внутренние воды» и «территориальное море» ..... 55
  - 3.1.1. Границы территориального моря и методы установления исходных линий..... 56
  - 3.1.2. Нормальные исходные линии ..... 58
  - 3.1.3. Прямые исходные линии..... 59
  - 3.1.4. Максимальная протяженность отрезка прямой исходной линии ..... 61
- 3.2. Порядок учета географических особенностей побережья в интересах проведения исходных линий ..... 62
  - 3.2.1. Извилистость и изрезанность побережья..... 62
  - 3.2.2. Учет наличия в непосредственной близости от берега островов..... 63
  - 3.2.3. Непостоянство береговой линии из-за наличия дельты или других природных условий ..... 64
  - 3.2.4. Осыхающие при отливе возвышения ..... 65
  - 3.2.5. Заливы ..... 66
  - 3.2.6. Исторические заливы..... 67
  - 3.2.7. Особые экономические интересы..... 70
  - 3.2.8. Устья рек ..... 71
  - 3.2.9. Порты и рейды..... 71
- 3.3. Правовой режим внутренних вод..... 71
- 3.4. Правовой режим территориального моря ..... 71
  - 3.4.1. Законодательная практика государств по вопросам установления пространственных пределов и правового режима территориального моря ..... 73
  - 3.4.2. Виды проходов судов (кораблей) через территориальное море иностранного государства ..... 78
  - 3.4.3. Юрисдикция прибрежного государства в отношении судов, совершающих мирный проход..... 85

3.5.	Понятие и правовой режим прилежащих зон.....	90
3.6.	Архипелажные воды.....	90
3.7.	Исключительные экономические зоны.....	92
3.8.	Обязанности государства по официальному опубликованию географических характеристик морских границ и иных данных, имеющих отношение к морскому законодательству .....	95
3.9.	Правовой режим проливов и каналов, используемых для международного судоходства .....	96
3.9.1.	Классификация проливов по правовым признакам .....	97
3.9.2.	Транзитный проход .....	97
3.9.3.	Мирный проход .....	99
3.9.4.	Правовой режим «архипелажного прохода» .....	100
3.9.5.	Проливы со специальным правовым режимом.....	102
3.9.6.	Режим плавания в международных каналах .....	110
3.10.	Правовой режим морского дна .....	117
3.10.1.	Континентальный шельф.....	119
3.10.2.	Международный район морского дна .....	124
3.11.	Практика делимитации морских пространств и континентального шельфа .....	125
3.12.	Открытое море .....	148
3.12.1.	Свободы открытого моря.....	148
3.12.2.	Статус судов и обязанности государства флага.....	149
3.13.	Замкнутые и полузамкнутые моря.....	151
3.14.	Государства, не имеющие выхода к морю.....	159
3.15.	Правовой режим приполярных пространств.....	160
3.15.1.	Арктика.....	160
3.15.2.	Антарктика .....	170
3.15.3.	Арктическое судоходство .....	175
<b>Глава 4.</b>	<b>Международно-правовой статус морских объектов .....</b>	<b>178</b>
4.1.	Международно-правовое содержание понятия «морское судно» .....	179
4.2.	Международно-правовой статус морских судов .....	187
4.3.	Международно-правовой статус искусственно сооруженных конструкций и оборудования, выставляемого в море и на морском дне .....	213
4.4.	Правовой статус затонувших объектов.....	220
<b>Глава 5.</b>	<b>Международно-правовое регулирование деятельности на море и обеспечение безопасности .....</b>	<b>231</b>
5.1.	Общие вопросы обеспечения безопасности судоходства и иных форм эксплуатации морских пространств.....	231
5.1.1.	Международно-правовые требования к конструкции и оборудованию судов .....	232
5.1.2.	Международно-правовые основы организации обеспечения безопасности мореплавания.....	235
5.1.3.	Требования по подготовке экипажей .....	236

5.1.4.	Международные правила предотвращения столкновения судов в море.....	236
5.1.5.	Установление систем разделения движения судов в районах интенсивного судоходства .....	238
5.1.6.	Международные правила связи .....	238
5.1.7.	Организация распространения предостерегающей информации .....	241
5.1.8.	Навигационные предупреждения.....	241
5.1.9.	Извещения мореплавателям.....	244
5.1.10.	Системы передачи предостерегающей информации.....	247
5.1.11.	Глобальная морская система связи при бедствии и для обеспечения безопасности.....	247
5.2.	Охрана судов и портовых средств.....	252
5.3.	Международно-правовое обеспечение безопасности полетов над открытым морем .....	255
5.4.	Деятельность международных организаций по обеспечению безопасности морепользования.....	262
5.4.1.	Международная морская организация.....	264
5.4.2.	Международная организация гражданской авиации .....	266
<b>Глава 6.</b>	<b>Морское экологическое право .....</b>	<b>268</b>
6.1.	Общая характеристика норм и принципов, формирующих морское экологическое право .....	269
6.2.	Правовая регламентация защиты и сохранение морской среды.....	273
6.3.	Предотвращение загрязнения с судов .....	278
6.4.	Ответственность и компенсация за ущерб в связи с перевозкой морем опасных веществ .....	290
6.5.	Региональное обеспечение защиты морской среды от загрязнения .....	294
<b>Глава 7.</b>	<b>Биологическое разнообразие морской среды .....</b>	<b>309</b>
<b>Глава 8.</b>	<b>Морские научные исследования.....</b>	<b>314</b>
8.1.	Правовые основы проведения морских научных исследований .....	314
8.2.	Разработка и передача морской технологии.....	317
<b>Глава 9.</b>	<b>Военно-морское право.....</b>	<b>318</b>
9.1.	Понятие военно-морского права .....	319
9.2.	Международные договоры, нацеленные на обеспечение коллективной и региональной безопасности .....	321
9.3.	Право на применение силы .....	322
9.4.	Правовое регулирование ведения военных операций на море .....	326
9.4.1.	Зоны ведения военных действий.....	327
9.4.2.	Правовой статус боевых средств и объектов нападения .....	333
9.4.3.	Формы вооруженной борьбы на море .....	338
9.5.	Правовое регулирование военно-морской деятельности в мирное время .....	340

9.5.1. Предотвращение инцидентов и опасной военно-морской деятельности .....	341
9.5.2. Военно-морские операции невоенного характера .....	342
9.5.3. Миротворческие операции .....	345
<b>Глава 10. Преступления на море.....</b>	<b>348</b>
10.1. Пиратство и вооруженный разбой против судов.....	349
10.2. Торговля людьми.....	357
10.3. Незаконный ввоз мигрантов .....	358
10.4. Незаконный оборот наркотических средств и психотропных веществ .....	359
10.5. Несанкционированное вещание из открытого моря.....	360
10.6. Разрыв или повреждение подводного кабеля или трубопровода .....	360
<b>Глава 11. Разрешение споров, связанных с использованием морских пространств.....</b>	<b>364</b>
11.1. Международный суд ООН.....	365
11.2. Коммерческий арбитраж .....	367
11.3. Арбитражный регламент ЮНСИТРАЛ.....	372
11.4. Международный трибунал ООН по морскому праву .....	376
<b>Раздел II</b>	
<b>Международное морское коммерческое право</b>	<b>383</b>
<b>Глава 12. Понятие «международное морское коммерческое право» и его основные источники .....</b>	<b>385</b>
<b>Глава 13. Упрощение формальностей при осуществлении международного морского судоходства.....</b>	<b>389</b>
<b>Глава 14. Правовое положение морского судна, эксплуатируемого в коммерческих целях .....</b>	<b>392</b>
<b>Глава 15. Правовое положение судового экипажа .....</b>	<b>403</b>
15.1. Порядок комплектования и условия службы членов экипажа .....	404
15.2. Правовое положение капитана .....	422
15.2.1. Обязанности капитанов судов, вытекающие из требований норм международного права, направленных на обеспечение безопасности мореплавания.....	423
<b>Глава 16. Правовое регулирование морских перевозок грузов.....</b>	<b>429</b>
16.1. Правовое регулирование перевозки грузов.....	434
16.2. Товарораспределительные документы в международном транспортном обороте .....	444
16.3. Модальные перевозки грузов .....	451
16.4. Море + .....	457
16.5. Иностранная практика .....	463
<b>Глава 17. Правовое регулирование перевозок пассажиров морем .....</b>	<b>470</b>
<b>Глава 18. Агентирование судов .....</b>	<b>474</b>

Глава 19. Авария.....	481
Глава 20. Морское страхование .....	485
<b>Раздел III</b>	
<b>Морское право России</b>	<b>495</b>
Глава 21. Российское морское законодательство.....	498
21.1. Правовой режим российских морских пространств и континентального шельфа .....	521
21.2. Правовой режим внутренних водных пространств .....	543
21.3. Международные соглашения РФ по обеспечению экологической безопасности.....	553
Глава 22. Организационно-правовые основы управления в области торгового мореплавания.....	559
Глава 23. Морское судно как объект собственности.....	562
Глава 24. Правовое положение экипажа.....	568
24.1. Требования, предъявляемые к экипажу.....	569
24.2. Права и обязанности капитана судна.....	570
Глава 25. Северный морской путь .....	573
Глава 26. Правовые основы деятельности морских портов .....	582
26.1. Государственный портовый контроль.....	583
26.2. Лоцманское обеспечение.....	586
Глава 27. Договорные отношения, вытекающие из практики эксплуатации морского транспорта.....	590
27.1. Договор морской перевозки груза .....	590
27.2. Договор морской перевозки пассажира.....	597
27.3. Договор фрахтования .....	600
27.4. Договор буксировки.....	603
27.5. Договор морского страхования .....	604
27.6. Договор морского посредничества.....	609
27.7. Договор морского агентирования.....	610
Глава 28. Общая авария.....	612
Глава 29. Ответственность за нарушения правил эксплуатации морских судов.....	616
Глава 30. Морской залог на судно и ипотека .....	623
Глава 31. Арест судна .....	628
Глава 32. Морские протесты, порядок рассмотрения претензий и исков .....	632
Глава 33. Российский морской и речной регистры .....	635
Глава 34. Порядок урегулирования споров по морским делам .....	641
Заключение .....	646

# Принятые сокращения

## 1. Нормативные правовые акты

**Конституция РФ** — Конституция Российской Федерации, принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 г. (с учетом поправок, внесенных законами Российской Федерации о поправках к Конституции Российской Федерации от 30 декабря 2008 г. № 6-ФКЗ и от 30 декабря 2008 г. № 7-ФКЗ)

**КМП-82** — Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 г.

**Конвенция SOLAS** — Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г.

**МППСС-72** — Международные правила предупреждения столкновения судов в море 1972 г.

**INMARSAT** — Конвенция о международной организации морской спутниковой связи

**MARPOL** — Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 г.

**АПК РФ** — Арбитражный процессуальный кодекс Российской Федерации от 24 июля 2002 г. № 95-ФЗ

**ГК РФ** — Гражданский кодекс Российской Федерации: часть первая от 30 ноября 1994 г. № 51-ФЗ; часть вторая от 26 января 1996 г. № 14-ФЗ; часть третья от 26 ноября 2001 г. № 146-ФЗ; часть четвертая от 18 декабря 2006 г. № 230-ФЗ

**КТМ РФ** — Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ

**УК РФ** — Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ

## 2. Органы власти

**МВД России** — Министерство внутренних дел Российской Федерации

**МИД России** — Министерство иностранных дел Российской Федерации

**Минобороны России** — Министерство обороны Российской Федерации

**Минтранс России** — Министерство транспорта Российской Федерации

**Росрыболовство** — Федеральное агентство по рыболовству

**ФСБ России** — Федеральная служба безопасности Российской Федерации



### 3. Прочие сокращения

- в. д.** — восточная долгота  
**ВМС** — военно-морские силы  
**ВМФ** — военно-морской флот  
**ГДР** — Германская Демократическая Республика  
**гл.** — глава (-ы)  
**ГМССБ** — Глобальная морская система связи при бедствии и для обеспечения безопасности (англ. — Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS))  
**долл.** — доллар (-ы)  
**ЕС** — Европейский союз  
**з. д.** — западная долгота  
**ИЭЗ** — исключительная экономическая зона  
**КНР** — Китайская Народная Республика  
**КНДР** — Корейская Народно-Демократическая Республика  
**МСС-65** — международный свод сигналов 1965 г.  
**МИД** — министерство иностранных дел  
**млн** — миллион  
**млрд** — миллиард  
**НАТО** — Организация Североатлантического договора  
**ООН** — Организация Объединенных Наций  
**п.** — пункт (-ы)  
**подп.** — подпункт (-ы)  
**РСФСР** — Российская Советская Федеративная Социалистическая Республика  
**РФ** — Российская Федерация  
**ОБСЕ** — Организация безопасности и сотрудничества в Европе (до 1 января 1995 г. **СБСЕ** — Совецание по безопасности и сотрудничеству в Европе)  
**СНГ** — Содружество Независимых Государств  
**СНК** — Совет народных комиссаров  
**СССР** — Союз Советских Социалистических Республик  
**США** — Соединенные Штаты Америки  
**ст.** — статья (-и)  
**с. ш.** — северная широта  
**тыс.** — тысяча (-и)  
**УКВ** — ультракороткие волны  
**УК** — Уголовный кодекс  
**ФРГ** — Федеративная Республика Германия  
**ЦИК** — Центральный исполнительный комитет  
**ЦИВ** — цифровой избирательный вызов  
**ч.** — часть (-и)  
**ЭВМ** — электронная вычислительная машина  
**ЮНЕСКО** — Организация Объединенных Наций по вопросам образования, науки и культуры  
**ЮНСИТРАЛ** — Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли  
**ЮНКТАД** — Конференция Организации Объединенных Наций по международному торговому праву  
**ЯЭУ** — ядерная энергетическая установка

**FAO** — Продовольственная и сельскохозяйственная организация Организации Объединенных Наций (англ. — Food and Agriculture Organization)

**IAEA** — Международное агентство по атомной энергии (англ. — International Atomic Energy Agency)

**ICAO** — Международная организация гражданской авиации (англ. — International Civil Aviation Organization)

**IHO** — Международная гидрографическая организация (англ. — International Hydrographic Organization)

**ILO** — Международная организация труда (англ. — International Labor Organization)

**IMCO** — Межправительственная морская консультативная организация

**IMO** — Международная морская организация (англ. — International Maritime Organization)

**UNEP** — Программа Организации Объединенных Наций по окружающей среде (англ. — United Nations Environment Programme)

## Предисловие

Море издревле привлекало человечество своей потрясающей красотой, равно как и пугало разрушительной мощью. Океан был одновременно мостом, связующим народы, и полем боя. Для одних он служил чуть ли не единственным источником биологических ресурсов, для других — таинственной средой непознанного, для третьих — стихией, преодоление необузданности которой сулило новые географические титулы и мировое могущество.

Однако какой бы ни была картина морского пейзажа сегодня, она явно не выглядит безмятежной. Долгие годы человечество эксплуатировало океанские пространства, лишь недавно осознав, что это истощаемый ресурс, которому угрожает множество связанных с человеческой деятельностью факторов, среди которых проблемы загрязнения Мирового океана, сокращение его биоресурсов, вызванное крупными изменениями в индустрии и экономике судоходства чрезмерное давление на него как на транспортную среду. Развитие морской техники и активное проведение морских научных исследований привело к тому, что доступными становятся ресурсы континентального шельфа и водных глубин удаленных районов, однако и это, наряду с традиционными проблемами экологического характера, порождает массу сложностей, включая проблемы легализации доступа к минеральным ресурсам и делимитации морского дна с прилежащими или противоположащими странами.

Наряду с вышеназванными факторами, негативно влияющими на морепользование, океан продолжает оставаться средой, где осуществляется противоправная деятельность, включающая хищническое разграбление биологических ресурсов, пиратство и вооруженный разбой, которые обходятся судовладельцам миллионными потерями.

Для урегулирования проблем, возникающих в связи с эксплуатацией морских пространств, принято большое количество международных договоров и соглашений. Несомненным успехом мирового сообщества стало подписание КМП-82 и последующие компромиссы, достигнутые с целью облегчения и ускорения ратификации Конвенции большинством государств путем подписания двух соглашений: Соглашения об осуществлении части XI КМП-82 1994 г., которое вступило в силу 28 июля 1996 г., и Соглашения по осуществлению положений КМП-82, которые касаются сохранения трансграничных рыбных запасов и запасов далеко мигрирующих рыб и управления ими 1995 г., подписанное в Нью-Йорке 4 декабря 1995 г.

Наряду с упомянутой выше Конвенцией, на всемирном и региональном уровнях насчитывается более 450 договоров, регулирующих различные аспекты деятельности человека на море.

С одной стороны, это достаточно внушительный нормативный массив, регламентирующий значительную область международных отношений, складывающихся в области морепользования. С другой — такое значительное количество нормативных положений нуждается во взаимосвязанной системе их практической реализации. По мнению Генерального секретаря ООН, «необходимо перестроить архитектуру распоряжения Мировым океаном, становящуюся невнятной и крайне замысловатой. Недостаточный обмен знаниями между национальными администрациями препятствует упорядоченному принятию необходимых законодательных и практических мер по осуществлению международных договоров, а также выполнению на организационном уровне необходимых последующих действий по их выполнению и обеспечению их соблюдения»<sup>1</sup>.

Принятие КМП-82, хотя и не разрешило разом все делимитационные проблемы на море, существенно упорядочило деятельность государств по установлению морских границ и различных «морских зон». Вместе с тем следует отметить, что делимитация морских границ, несомненно, стала важным элементом практики государств в современном морском праве. За последние несколько лет были приняты соглашения, разрешающие годами существовавшие ранее противоречия по делимитации морских границ.

Положительным следует признать и то обстоятельство, что многие государства после вступления в силу КМП-82 стали приводить свои национальные законы в соответствие с ее положениями, что, несомненно, ведет к унификации морского законодательства.

Существенно дополняют современные нормы морского права и документы, проекты которых разрабатываются международными организациями и прежде всего такими, как ИМО и ИЛО.

Среди международных организаций, под эгидой которых разрабатываются и принимаются международные стандарты по морепользованию, следует назвать также FAO, уделяющую значительное внимание нормотворчеству в области рыболовства, и IAEA, которое компетентно в области организации перевозок высокорadioактивных грузов, в частности в том, что касается их упаковки, обработки, хранения и получения. Следует отметить и то, что правила безопасной перевозки радиоактивных материалов IAEA применяются ко всем транспортным операциям, в том числе и морским.

Нормативный массив морского права дополняется также документами, издаваемыми ИНО, которая в интересах обеспечения безопасности судоходства и защиты морской среды публикует данные, полученные в результате гидрографической съемки и используемые при корректуре морских (электронных и бумажных) и составлении батиметрических карт, а также в иных продуктах.

В связи с уязвимостью всех судов от экстремальных метеорологических и океанических условий, а также исходя из значения для судоходства точных и своевременных метеорологических предупреждений и прогнозов как части обеспечения безопасности на море, нельзя не отметить роль Всемирной метеорологической организации (англ. — World Meteorological Organization, WMO). Метеорологические и океанографические наблюдения, производимые в море судами и передаваемые на берег в реальном масштабе времени, являются неотъемлемым компонентом общей системы безопасности на море.

После принятия КМП-82 ООН не снижает своего внимания к морской проблематике. Генеральная Ассамблея ООН ежегодно проводит обзор всех важных

---

<sup>1</sup> См.: A/56/58 UN 9 March 2001.

событий, затрагивающих Мировой океан и морское право, опираясь на материалы ежегодных докладов, составляемых Генеральным секретарем. Кроме этого, начиная с 1999 г. Комиссия по устойчивому развитию Мирового океана на основании резолюции 54/33 от 24 ноября 1999 г. предпринимает усилия по обеспечению открытого неофициального консультативного процесса и обзора событий, относящихся к проблемам океана.

Вопросы, затрагиваемые ООН при обсуждении проблем океана, весьма обширны. Здесь и безопасность мореплавания, и морская наука, разработка и передача морской технологии, координация и сотрудничество в борьбе с пиратством и вооруженным разбоем на море. Однако две проблемы чаще других слышатся на международных форумах — проблема незаконного, несообщаемого и нерегулируемого рыбного промысла и проблема деградации морской среды в результате загрязнения как из наземных источников, так и с судов. Приоритеты в этой области явно за региональным сотрудничеством, при этом защищаются конкретные морские районы, обитающие в нем виды и экосистемы (регулируются сезоны и районы рыбного промысла или, с одобрения ИМО, осуществляется обеспечение охраны района от судоходства), в некоторых случаях такие районы наделяются вполне определенным правовым статусом (например, «особый район», «особо уязвимый морской район» или «заповедный район») с целью сохранения биологического многообразия и продуктивности морских видов животных, растений и их мест обитания. Создано более десятка региональных организаций по управлению рыбными ресурсами, подписано около сотни договоров, регулирующих вопросы рыбопромысловой деятельности, и порядка 100 соглашений, добавлений и протоколов к ним по вопросам предотвращения загрязнения отдельных морских районов.

Россия никогда не находилась в стороне от проблем морепользования, и, хотя некоторые зарубежные и отечественные авторы относят ее к государству с «континентальными» интересами, море всегда занимало в российской политике достойное морской державе место.

Со времени подписания КМП-82 минуло 30 лет. Нормативная база морского права пополнилась новыми положениями, появились специальные соглашения, отягощенные сложными техническими регламентами. Увеличение количества договоров, которые во многих случаях в чем-то перекрываются, не сопровождается необходимой взаимоувязкой из-за нескоординированности механизмов их реализации; в западной доктрине появляется понятие «мягкого права» (англ. — *Soft law*) и отстаивается позиция неукоснительности соблюдения принимаемых в его рамках стандартов. На фоне этого продолжается деятельность по внедрению, подготовке и согласованию новых международных установочных механизмов: программ, планов действий, кодексов поведения. Появление этой сложной паутины из обязательных и факультативных документов требует комплексного исследования как публичных, так и частноправовых норм международного права, регламентирующих морепользование.

С развитием мирового судоходства юридически обязательными становятся многие международные правила, преимущественно технического и организационно-технического характера, связанные с обеспечением безопасности мореплавания, предотвращением загрязнения моря нефтью, развитием систем сигнализации, облегчением портовых и других формальностей и т.д. Этим правилам придается форма административно-правовых норм с тем, чтобы обеспечить их обязательное соблюдение всеми государствами, организациями и гражданами, участвующими в международном судоходстве. Подобного рода правила

содержатся в специальных конвенциях, выполнение которых обеспечивается государствами — участниками конвенций через создаваемые ими специальные административные (надзорные) органы.

Таким образом, из достаточно элитной области знаний, долгие годы практикуемой, в основном, моряками, работниками МИД и университетской профессурой, морское право становится рутинным источником регламентации повседневной деятельности значительного количества административно-технического персонала: от проектировщиков и изготовителей морских судов и оборудования до археологов, геоморфологов, рыбаков, представителей органов, осуществляющих надзор за соблюдением указанных выше правил в портах и на военно-морских базах, и т.д. Кроме того, осуществляемая в Мировом океане деятельность чаще всего связана с производственными процессами и имеет целью достижение определенных материальных результатов: доставку морским путем грузов, добычу рыбных, животных или растительных продуктов моря, извлечение с морского дна или из его недр полезных ископаемых и т.д. При осуществлении такого рода деятельности между ее участниками, а также между последними и другими лицами возникают отношения имущественного характера, в которых участвуют граждане и организации разных государств. В таких случаях регулирование возникающих между ними отношений юридическими нормами какого-либо одного государства оказывается затруднительным, а иногда и невозможным, особенно если в основе этих отношений лежат факты или события, имевшие место в открытом море.

Недостаточный обмен знаниями и иногда замысловатость норм национального и международного права, особенно в регулировании частноправовых отношений, препятствует пользователям морских пространств, национальным исполнительным и законодательным органам принимать своевременные практические меры по реализации международных договоров.

Все вышеизложенное свидетельствует о необходимости открытого, ясного и научно обоснованного изложения содержания правовых норм, регулирующих «морские отношения», которые с каждым годом усложняются.

Данный учебник нацелен на восполнение существующего пробела в обороте издаваемого юридического материала, повышение интереса к изучению морского права и внедрение международно-правовых норм в практику повседневной деятельности всех пользователей морских пространств.

При написании настоящей книги использовались оригинальные материалы, издаваемые международными органами и международными организациями, российские и зарубежные нормативные источники, имеющие отношение к морской проблематике, а также информационные ресурсы Интернета. Ряд вопросов освещается впервые. Написанию книги предшествовали научные исследования, проводимые автором как самостоятельно, так и в соавторстве в российских и зарубежных учебных и исследовательских центрах.

Автор выражает особую признательность А. И. Малигону, впервые сформировавшему его интерес к морскому праву, и И. Е. Тарханову, направившему этот интерес в научное русло. Настоящее издание было бы невозможным без помощи, оказанной автору А. Л. Колодкиным. На многие положения, приводимые автором в настоящей книге, существенное влияние оказали беседы и научные дискуссии, которые имели место с доктором Ш. Розеном и другими зарубежными и российскими коллегами — специалистами в области морского права.

Автор благодарит судью Международного трибунала ООН по морскому праву (англ. — International Tribunal for the Law of the Sea, ITLOS) профессора А. Янкова, руководителя Центра международной безопасности и контроля над вооруже-

ниями Стэнфордского университета профессора У. Льюиса, начальника кафедры морского права Ньюпортского военно-морского колледжа профессора Р. Грунвалта и руководителей Центра океанского права университета Виргинии профессоров Д. Н. Мура и М. Х. Нордквиста, профессоров Калифорнийского университета в Бэркли Д. Кэрона и Г. Шейбера за опыт научных дискуссий в рамках международных научных конференций по международно-правовой проблематике.

Автор выражает глубокую благодарность Т. Мордвиновой за оказание помощи при подготовке книги к новому изданию, Л. Корпан — за оформление графических материалов и К. Алексееву — за редактирование, существенно улучшившее текст.





РАЗДЕЛ

# I

## Международное публичное морское право



# Современная концепция морской безопасности и международное право

В результате изучения данной главы обучающийся будет:

- **знать** основные положения Морской доктрины РФ;
  - **уметь** оценивать практику деятельности государств по использованию морских пространств;
  - **владеть** умением анализировать нормативные правовые акты, направленные на обеспечение морской безопасности.
- 

## 1.1. Безопасность морепользования

Международно-правовой подход к понятию «безопасность» в смысле безопасности государств предполагает не только установочные оценки в отношении таких политико-социальных категорий, как интересы безопасности, меры доверия, система международных отношений, но и историко-логическую привязку этих категорий к складывающимся международным отношениям.

Отмечая сложность политико-правовой детерминации рассматриваемой категории, тем не менее без ясного определения межгосударственной безопасности, да еще применительно к конкретной среде, все последующие умозаключения могут показаться недостаточно связанными с логикой предлагаемых мер, направленных на создание модели морской безопасности. В этой связи, применительно к настоящей работе, мы попробуем сформулировать наше понимание морской составляющей международной безопасности. Для начала же приходится констатировать отсутствие более или менее точного энциклопедического толкования этого понятия. Некоторые источники, избегая точных формулировок, лишь указывают на пути ее достижения, другие под безопасностью понимают

«условия, обеспечивающие...», третьи для объяснения этого понятия в качестве ключевых используют словосочетания «качество, обеспечивающее минимизацию риска...»; «способность осуществлять какую-то деятельность без угрозы...» или даже «особое искусство». Нельзя не упомянуть в этой связи и блестящее, на наш взгляд, определение, сделанное В. Далем, понимающим под безопасностью отсутствие какой бы то ни было опасности.

Политико-правовое содержание рассматриваемого понятия имеет довольно обширный смысл: от всеобщей международной до гуманитарной безопасности личности.

Обобщая дискуссии, предпринимаемые специалистами ООН, а также специализированных учреждений этой организации, таких, например, как ИКАО и ИМО, можно констатировать, что в термине «безопасность» принято «скрывать», как минимум, два различных по своей природе значения. С одной стороны, речь идет о безопасности в смысле технической надежности объектов, деятельность которых осуществляется или обеспечивается в морских или воздушных пространствах и в этом случае стандарты и регламенты ИКАО, а также документы ИМО оперируют английским «Safety». С другой — подразумевается политико-правовая составляющая исследуемого понятия, в связи с чем применяется английское «Security». Таким образом, в упрощенном виде можно говорить о техническом аспекте морской безопасности, в основе которой лежат объективные закономерности естественных наук, и организационно-правовом, базирующемся на политической воле, в большей или меньшей степени зафиксированной в международно-правовых договоренностях.

Применительно к настоящей главе нас интересует вторая составляющая проблемы, видовое отличие которой мы и попытаемся определить для дальнейших умозаключений.

Итак, почему мы выделяем морскую безопасность и в чем ее видовое отличие от опасностей, подстерегающих государства в строительстве международных отношений? Море и воздух — две среды, одинаково близкие и столь же враждебные человеку, — издревле притягивали его своей красотой, могуществом, возможностью получения энергии, осуществления товарообмена, культурной и иной интеграции. Однако у морской среды есть и еще одно своеобразие — она уникальна с точки зрения обеспечения скрытого использования вооруженных сил. Это естественный, добротнo сшитый природой «маскировочный халат», позволяющий задолго до начала военных действий развернуть в оперативно важных районах подводные лодки и иные подводные средства с высокой готовностью их использования в начале войны. Никакая другая природная среда таким свойством не обладает.

В дополнение к сказанному следует добавить и то обстоятельство, что правовой режим морских пространств позволяет военным кораблям практически вплотную приблизиться к территории иностранного государства, не имея при этом с последним общей сухопутной границы, а значит, и реального приграничного противостояния вооруженных сил.

Другим объективным обстоятельством, выделяющим морскую безопасность в самостоятельный элемент международной или всеобщей безопасности, является вполне реальная оснащенность корабельного состава военно-морских сил многих государств, в том числе пограничных с Россией, арсеналом самых разнообразных и высокоточных ракетных вооружений. К тому же в настоящее время военно-морские силы — это единственный элемент военных сил, все еще не охваченный процессом контроля над вооружениями.

Итак, выбор морской составляющей международной безопасности далеко не случаен. Вместе с тем можно признать и то, что любое исследование проблем безопасности, как уже отмечалось выше, наталкивается на отсутствие однозначных суждений по поводу понимания этого термина.

Можно соглашаться с мнениями некоторых ученых, считающих, что попытка детерминировать упомянутое понятие заранее обречена на неудачу, так как невозможно предвидеть и учесть все элементы структуры или процессы, гарантирующие безопасность во всех возможных ситуациях. Однако, не принимая эти суждения за бесспорные, мы все же попытаемся дать такое определение, учитывая ту взыскательность, на которую может претендовать данная работа.

Предпринятый в рамках данной книги анализ источников публичного международного права, стандартов, регламентов и рекомендаций ИКАО, документов ИМО и некоторых других международных организаций, а также существующей практики организации военного и коммерческого мореплавания и полетов над морем, некоторых национальных и доктринальных источников, позволяет сформулировать понятие «морская безопасность» как состояние национального благополучия, при котором обороноспособность страны обеспечивает национальное выживание в случае войны, а уровень риска морского происшествия или инцидента в мирное время не допускает нанесения глобального или значительного ущерба человеческой жизни, природной среде и государственному суверенитету.

К глобальным опасностям можно отнести экологическую катастрофу, которая может быть вызвана применением ядерного оружия и грозить разрушением среды обитания человека; экономический кризис, не позволяющий сосредоточением всего потенциала демпфировать разрушение среды обитания; потеря людского потенциала до уровня, не дающего возможность рекреации цивилизации.

Что же, кроме буйства стихии, может угрожать человечеству со стороны моря? В философском смысле причинами возникновения опасных положений в связи с использованием Мирового океана могут быть любые ситуации, которые приведут к серьезному столкновению интересов государств. Все подобные причины предвидеть невозможно. Однако вполне посильной представляется задача выявления опасностей, обладающих единым групповым признаком. В обобщенном виде опасности могут содержать:

- а) политические приоритеты государств, а точнее — их непримиримость;
- б) наличие материального потенциала реализации политической воли, включая вооруженные силы, применение которых может привести к глобальному ущербу;
- в) проблемы неурегулированности территориальных споров;
- г) несанкционированное применение силы;
- д) неправильная оценка намерений.

Материальный аспект морских опасностей заключается и в наличии значительного военно-морского потенциала для осуществления внезапного нападения (т.е. возможности скрытного развертывания стратегических ядерных сил) или начала крупномасштабных наступательных действий. Кроме того, среди нового и старого окружения России достаточно государств, имеющих ВМС, способные проводить операции по борьбе на коммуникациях и по противодействию российской народно-хозяйственной деятельности в прибрежных и отдаленных от России морских районах.

По классификации ООН, озвученной в докладе Генерального секретаря ООН на 40-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН<sup>1</sup>, ВМС делятся на три категории: «глобального» (силы, способные действовать в большинстве океанов земного шара на постоянной основе), «дальнего» (силы, которые обычно дислоцируются в водах соответствующего государства, но способны вести ограниченные боевые действия вдали от своих баз) и «прибрежного» (силы, которые почти исключительно дислоцированы в водах, непосредственно прилегающих к территории своего государства) действия. К первой относятся флоты США и России, ко второй — Великобритании, Италии, Канады, Китая, Франции и Японии, к третьей — Австралии, Германии, Греции, Дании, Индии, Испании, Норвегии, Новой Зеландии, Республики Корея, Турции, Швеции и Украины.

Нет нужды особо убеждать в том, что безопасная реализация военно-морской мощи в мирное время в значительной степени зависит от международно-правовых условий, складывающихся, в том числе, и в примыкающих к российскому побережью акваториях.

Отмечая тот факт, что большинство морских держав участвуют в действующих универсальных международных договорах по различным аспектам деятельности на море, следует вместе с тем отметить затянувшееся неучастие некоторых стран в обязательствах по КМП-82, а также стремление прибрежных государств регулировать в своих водах больший объем видов деятельности, нежели установлен международным правом.

К перечисленным факторам следует также добавить неурегулированность целого ряда делимитационных проблем, неконтролируемую рыбопромысловую деятельность и загрязнения, вызываемые разработкой ресурсов Мирового океана, морское пиратство и терроризм.

Анализ опасностей, грозящих международному благополучию со стороны моря, мог бы быть продолжен, но ограниченность объема настоящего учебника позволяет ограничиться лишь следующими выводами.

1. В прибрежных и отдаленных по отношению к России морских пространствах сплетаются интересы ядерных и экономически могущественных государств, которые, однако, сегодня не находятся в прямом противоречии. Вместе с тем прогностические оценки позволяют судить о том, что в ближайшие годы в некоторых районах Мирового океана может развернуться непримиримая борьба за обладание континентальным шельфом и ресурсами экономических зон (например, в Арктике).

2. Кроме тяготения к НАТО приграничные с Россией страны стремятся к развитию двусторонних отношений, в том числе и в области обороны. Наиболее критически могут быть оценены обязательства по соглашениям, обеспечивающим заблаговременное развертывание и базирование американских ВМС вблизи европейского и дальневосточного побережья РФ, а также военно-политические альянсы черноморских и прибалтийских государств.

3. Наиболее значительная угроза для безопасности страны заключена в политических амбициях прибрежных государств. Этот тривиальный, по сути, вывод имеет морскую особенность, заключающуюся в том, что применительно к использованию ВМС угрожающий период почти наверняка будет связан с предварительным развертыванием сил союзников в районах предстоящих боевых действий, а это само по себе опасно вовлечением в конфликт других стран, которые могут быть озабочены защитой своих интересов (например, защитой судоходства) в потенциально опасных районах.

---

<sup>1</sup> См.: Doc A/40/535, 17 Sept. 1985. P. 28.

Следует констатировать, что произошедшие благоприятные изменения в общеполитической ситуации в мире сдвинули с мертвой точки, но не привели пока к окончательному урегулированию застарелые серьезные проблемы и очаги напряженности, которые в пространственном отношении непосредственно связаны с морской средой.

## 1.2. Морская доктрина Российской Федерации

Одним из первых авторов, положивших начало формированию российской морской доктрины, следует назвать Петра Великого. Его наброски Морского устава, принятого в 1720 г., так или иначе были сделаны на основании изучения и осмысления складывающихся норм обычного права, применяемого на море, как в условиях войны, так и в повседневной жизни флота. В последующем усилия Петра I организовать самоуправление купечества, предоставляя ему право собственного суда, послужили предтечей формированию торгового, в том числе морского коммерческого, права. В Петровскую эпоху взгляды России на морское право (в тот период, по-видимому, точнее было говорить «международные отношения со странами Европы») выражались в основном в царской переписке с европейскими дворами и в указах, коими Петр приводил в действие военно-морской флот. Война со Швецией и мирный договор, заключенный 30 августа 1721 г., последующее противостояние английскому флоту, развернутому на Балтике, нуждались в политико-правовых усилиях, закрепляющих в договорной форме завоевания русского оружия.

Морская доктрина в послепетровский период формировалась под влиянием необходимости правового обоснования расширения российского присутствия на Черном и Балтийском морях и осуществления мер по обеспечению «вооруженного нейтралитета» в Иберийской Атлантике, провозглашенного Екатериной Великой в ответ на английские притязания на северо-восточную Атлантику (1780). Военно-политические усилия государства, в том числе и на море, в XVIII—XIX вв., особенно на восточном и южном направлениях, сводилась к укреплению и правовому оформлению российского титула на земли, включенные в состав Российской империи.

Автору не удалось отыскать какие-либо открытые публикации советского периода, где бы государство официально излагало свое отношение к национальным интересам в области морепользования. Ялтинская и Потсдамская конференции определили послевоенный рисунок государственных границ, а «фултонская» речь У. Черчилля надолго сковала границы Советского Союза молчанием и секретностью, и если у страны и были официально установленные цели морской деятельности, то их источники нам неизвестны.

К новеллам государственного управления можно отнести принятие и публичное опубликование утвержденной Президентом РФ 27 июля 2001 г. современной Морской доктрины РФ на период до 2020 г., официальное декларирование которой вполне объяснимо и обусловлено значимостью морской деятельности для благополучия и безопасности страны, пространственными и геофизическими особенностями (наличие выхода в три океана, протяженность морских границ), местом и ролью России в глобальных и региональных международных отношениях, огромным вкладом в изучение Мирового океана, развитие морского судоходства, многими великими открытиями, сделанными ее мореплавателями и путешественниками.

Современная Морская доктрина РФ заявлена как основополагающий документ, определяющий национальную политику страны в области морской деятельности, под которой понимается деятельность Российской Федерации в области изучения, освоения и использования Мирового океана в интересах безопасности, устойчивого экономического и социального развития государства. В Морской доктрине формулируются национальные интересы России в Мировом океане, сделана попытка раскрыть сущность политики государства на море, ее принципы, цели и задачи с учетом особенностей региональных направлений.

Совокупность сил и средств государства и возможностей их использования для реализации национальной морской политики определены Морской доктриной РФ как «морской потенциал Российской Федерации», основой которого являются ВМФ, органы морской пограничной охраны, гражданский морской флот, а также инфраструктура, обеспечивающая их функционирование и развитие, морскую хозяйственную и военно-морскую деятельность государства.

**Национальная морская политика** состоит в определении государством и обществом целей, задач, направлений и способов достижения национальных интересов России на морском побережье, во внутренних морских водах, в территориальном море, в ИЭС, на континентальном шельфе и в открытом море.

Субъектами национальной морской политики выступают государство и общество. Государство осуществляет национальную морскую политику через органы государственной власти. Общество участвует в формировании и реализации национальной морской политики через представительные органы, органы местного самоуправления и общественные объединения, действующие на основе Конституции РФ и российского законодательства.

В Морской доктрине РФ излагается сущность национальной морской политики, ее цели, принципы и задачи, содержание и реализация.

**Российские национальные интересы** в Мировом океане определены как совокупность сбалансированных интересов личности, общества и государства в сфере морской деятельности, реализуемых на основе морского потенциала государства.

Цели российской национальной морской политики заключаются в реализации и защите интересов государства в Мировом океане и укреплении позиции страны среди ведущих морских держав.

Задачи национальной морской политики страны имеют краткосрочный и долгосрочный характер. **Краткосрочные задачи** определяются в зависимости от складывающихся геополитических условий и военно-политической обстановки в мире; социально-экономической ситуации в стране; экономической конъюнктуры на мировых рынках морских транспортных услуг, морепродуктов, углеводородных и других ресурсов, добываемых со дна морей и в их недрах; достижений научно-технического прогресса; эффективности морской деятельности. **Долгосрочные задачи** составляют содержание национальной морской политики на функциональных и региональных направлениях.

Функциональные направления национальной морской политики — это сферы морской деятельности в соответствии с их функциональным предназначением, такие как деятельность государства и общества в области морских перевозок, освоения и сохранения ресурсов и пространств Мирового океана, морской и военно-морской науки, а также в других областях морской деятельности.

Основными целями Концепции судоходной политики РФ являются поддержание флота и прибрежно-портовой инфраструктуры на уровне, гарантирующем



экономическую независимость и национальную безопасность государства, сокращение транспортных издержек, увеличение объемов внешнеторговых и транзитных перевозок через территорию страны.

Освоение ресурсов Мирового океана является обязательным и необходимым условием сохранения и расширения сырьевой базы страны, обеспечения ее экономической и продовольственной независимости. Предусматривается два направления освоения ресурсов: морское промышленное рыболовство и разработка минеральных и энергетических ресурсов. Что касается рыболовства, Россия предполагает оставаться среди ведущих рыбопромышленных государств мира. Рыбное хозяйство играет значительную роль в продовольственном комплексе страны и является одним из источников занятости населения в большинстве приморских регионов. В ближайшей перспективе основную часть рыбного сырья будут составлять биологические ресурсы ИЭЗ РФ.

Реализация и защита национальных интересов России в области морской деятельности обеспечиваются достижениями отечественной морской науки, фундаментальными и прикладными исследованиями и разработками, связанными с морской деятельностью в Мировом океане. Долгосрочными задачами на данном направлении являются сохранение и развитие научного комплекса, обеспечивающего строительство российского флота, исследование морской среды, ресурсов и пространств Мирового океана, развитие научно-исследовательского и лоцмейстерского флотов, обеспечение создания морских навигационных, геофизических, рыбопромысловых и других специальных карт и руководств для плавания в любых районах Мирового океана, создание федерального фонда морской картографии и банка морских карт в электронно-цифровом виде, восстановление базы производства отечественных океанографических и гидрометеорологических приборов.

Военно-морская деятельность России определена как деятельность государства по изучению, освоению и использованию Мирового океана в интересах обороны и безопасности страны с участием ВМФ и Морской охраны Пограничной службы РФ.

Военно-морская деятельность, связанная с защитой и обеспечением национальных интересов и безопасности России в Мировом океане, относится к категории высших государственных приоритетов. Решение задач парирования угроз и гарантированного обеспечения национальных интересов и безопасности России и ее союзников в Мировом океане базируется на поддержании достаточного военно-морского потенциала.

Национальная морская политика строится с учетом особенностей отдельных регионов России и мира, под которыми понимается совокупность наиболее значимых для Российской Федерации территорий и акваторий, объединенных общими физико-, экономико-, политико- или военно-географическими характеристиками. В качестве главных региональных направлений национальной морской политики выделены Атлантическое, Арктическое, Тихоокеанское, Каспийское и Индоокеанское направления.

Морская деятельность осуществляется с проведением необходимого комплекса конкретных мер по обеспечению безопасности, связанных с особенностями водной стихии. Безопасность морской деятельности включает безопасность мореплавания, поиск и спасание на море, защиту и сохранение морской среды.

Безопасность мореплавания обеспечивается:

— неукоснительным соблюдением соответствующих норм международного права и российского законодательства;

- поддержанием, совершенствованием и развитием средств навигационно-гидрографического и гидрометеорологического обеспечения, созданием в Российской Федерации единой государственной гидрографической службы;
  - государственным контролем за выполнением классификационных требований к техническому состоянию и годности судов, их всестороннему оснащению и обеспечению, подготовке и сертификации экипажей судов;
  - оперативным доведением необходимой информации до мореплавателей.
- Реализация положений Морской доктрины РФ должна способствовать достижению высокой эффективности морской деятельности, обеспечению устойчивого развития государства, защите и обеспечению национальных интересов и безопасности страны в Мировом океане.

# Основы международного морского права

В результате изучения данной главы обучающийся будет:

- **знать** этапы развития морского права;
  - **уметь** применять принципы и нормы международного права к международным отношениям;
  - **владеть** умением анализировать основные источники морского права.
- 

С первой удачной попытки доставки товаров морем на иноземную территорию, точную дату которой теперь уже никто не назовет, мореплаватели начали формировать правила, с годами складывающиеся в обычаи, регулирующие их взаимные отношения. Эти обычаи основывались на понимании естественной справедливости, учитывающей согласие в принимаемом решении одинаково свободными и независимыми одна от другой сторонами.

Исходной точкой для современного морского международного права послужили те принципы морских международных отношений, которые были следствием средневековой морской торговли и затем, постоянно совершенствуясь, достигли своего нынешнего развития.

## 2.1. История возникновения морского права

В истории возникновения и становления морского права мы выделяем следующие периоды:

- античный;
- от начала падения Западной Римской империи (476 г.) до открытия Америки и морского пути в Индию (1492—1498 гг.);

- от Английской революции XVII в. до принятия Женевской конвенции об улучшении участи больных и раненых в действующих армиях 1864 г.;
- от Конференции мира в Гааге 1899 г. до Крымской (Ялтинской) конференции 1944 г.;
- от создания ООН до применения сил НАТО в отношении Югославии;
- современный.

**Античный период.** Первые морские предания зародились в Индии, куда в свою очередь они, возможно, были принесены финикийцами и китайцами. Древнеиндийские морские законы не были положены на пергамент и до наших дней не дошли. Правила, которыми пользовались древние арабы и финикийцы, были инкорпорированы в законы Карфагена, но время уничтожило их следы.

Признанной колыбелью морского права являлся Средиземноморский бассейн, где древнеиндийские и китайские предания достаточно быстро распространились и легли в основу древнейших морских кодексов.

Среди первых следует назвать морские законы Родоса, который долгое время был морской державой, и хотя до нас не дошли его памятники, многие нормы «Родосского права» были включены впоследствии в римское законодательство. Если это верно, то отрывок, известный в настоящее время под названием Родосского закона (*loi rhodienne*), около 51 года до Рождества Христова был действительно заимствован римлянами.

Морские законы Древней Греции дошли до нас в речах некоторых греческих философов и ораторов (в особенности Демосфена). По этим речам можно судить о достаточной по тем временам полноте морского права: здесь мы находим постановления о корсарстве, призах и репризах, подсудности морских споров специальным морским судам, распространение афинской юрисдикции на иностранцев, участвующих в спорах.

Морское право Древнего Рима также послужило основой для многих морских обычаев. Римское предание лишено исторической достоверности, и точные подробности древнейшей истории Римской империи отсутствуют. Однако в том, что касается римского права, сохранилось достаточное количество исторических памятников, дающих более или менее ясную картину развития римской юриспруденции.

Ромул, основывая город, который должен был впоследствии сделаться господином всего мира, изгнал из него торговцев; одни только рабы могли заниматься этим ремеслом, объявленным недостойным гражданина. Однако этот запрет просуществовал недолго. Морскую торговлю, которая очень быстро нашла многих приверженцев потому, что стала источником значительных выгод, стали сопровождать особые договоры, отнесенные римлянами к специальной юриспруденции. Морским правом начали заниматься преторы: они издавали декреты, эдикты, решения и т.д.

Международным это право не было — римское владычество, распространившись на все берега Средиземного моря и прилегающих к нему морей, сделало его бессмысленным. На берегах Империи проживали подданные или вассалы одного и того же государя, все мореплаватели были одной нации и, следовательно, применяли одни только внутренние законы этого государя. «Предписания естественного закона по международному предмету, сделавшись бесполезными, находились в пренебрежении и вскоре были совершенно забыты. Это же было причиной того, что и положительное право не могло возникнуть, потому что не могло