

Проф. А. Д. КЕЙЛИН

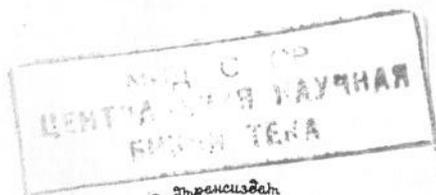
УХ17а

К 33

# СОВЕТСКОЕ МОРСКОЕ ПРАВО

64525

*Допущено Главным управлением учебными заведениями  
Министерства морского и речного флота СССР  
в качестве учебного пособия для высших мореходных  
училищ и институтов водного транспорта*



ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО  
ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

Москва — 1954

## ГЛАВА IV

ПРАВОВОЙ РЕЖИМ ТОРГОВОГО МОРЕПЛАВАНИЯ  
(продолжение)

1. Внутренние воды и порты. 2. Режим морских торговых портов. 3. Порядок расследования морских аварий. 4. Уголовная и гражданская юрисдикция в морских торговых портах. 5. Режим международных рек.

## § 1. ВНУТРЕННИЕ ВОДЫ И ПОРТЫ

К внутренним водам относятся не только внутренние водные пути, т. е. реки, каналы, озера, находящиеся на территории данного государства, но и моря, ограниченные со всех сторон суши, составляющей территорию одного и того же государства (например, Аральское море в СССР). Кроме того, к внутренним относятся и те моря, которые хотя и соединены проливами с другими морями или океанами, но берега которых составляют территорию одного и того же государства (например, Азовское море, Белое море). К внутренним водам относятся морские порты, внешние и внутренние рейды, а также заливы и бухты, берега которых принадлежат одному государству<sup>1</sup>.

Внутренние воды (включая порты) подчиняются власти прибрежного государства целиком и полностью без каких бы то ни было изъятий, так как на них распространяется суверенитет прибрежного государства<sup>2</sup>. Следовательно, при отсутствии соответствующих международных соглашений, судоходство и рыболовство во внутренних водах регулируются исключительно зако-

<sup>1</sup> Распространенное мнение о том, что к внутренним водам относятся только те заливы, ширина входа в которые не превышает 10 морских миль, не было подтверждено в решении Международного суда в 1951 году по англо-норвежскому спору (см. стр. 62), который указал на отсутствие в международном праве такой нормы.

К внутренним водам относятся и заливы, которые считаются внутренними водами прибрежного государства в силу давнейшей исторической традиции, т. е. так называемые исторические заливы. Такими историческими заливами, подпадающими под режим внутренних вод СССР, являются сибирские моря заливного типа, как например, Карское, море Лаптевых, Восточно-Сибирское и Чукотское, которые на протяжении длительного исторического периода освоены русскими мореходами и существуют как национальные водные пути нашей страны («Международное право», стр. 296). В инструкции об охране Охотских берегов, изданной русским правительством в 1853 г., указывалось, что Охотское море является внутренним русским морем (М. А. Сергеев, «Курильские острова», изд. 1947 г., стр. 119).

<sup>2</sup> Этим, разумеется, не затрагивается при пребывании в иностранных портах иммунитет, присущий советским государственным морским торговым судам.

*Excerpt*

Prof. A.D. Keilin

SOVIET MARITIME LAW

<...>

State publishing house  
of water transport  
Moscow – 1954

[91]

**Chapter IV**

**LEGAL REGIME OF MERCHANT NAVIGATION**

*(continued)*

1. Internal waters and ports. 2. Regime of merchant seaports.
3. Procedure for investigating accidents at sea. 4. Criminal and civil jurisdiction in merchant seaports. 5. Regime of international rivers.

§ 1. INTERNAL WATERS AND PORTS

The internal waters include not only internal waterways, such as rivers, channels, lakes, situated within the territory of the State, but also the seas that are surrounded on all sides by the land constituting the territory of a single State (such as the Aral Sea in the USSR). Besides that, the internal waters also include such seas that, though being connected by straits with other seas or oceans, have all the coasts constituting the territory of one State (such as the Sea of Azov, the White Sea). The internal waters also include seaports, outer and inner harbours, as well as gulfs and bays the coasts of which belong to a single State.<sup>1</sup>

<...>

---

<sup>1</sup> A widespread opinion that the internal waters include only those bays, the breadth of entrance to which does not exceed 10 nautical miles, was not supported by the 1951 Judgment of the International Court of Justice in the dispute between the UK and Norway (...), which indicated that there was no such rule of international law.