



ХАЛЫҚАРАЛЫҚ ҚҰҚЫҚ, I

Теңіз құқығы. 1-бөлім



Бұл дәрісімізді Теңіз құқығындағы территориялық теңіздер, ішкі сулар, базалық сызықтар, территориялық теңіздің ені, территориялық теңіздің құқықтық (юрисдикциялық) табиғаты, бейбіт түрде өту құқығы, шетелдік кемелерге юрисдикция және халықаралық бұғаздар туралы мәселелерге арнаймыз.

Теңіздердің тарихи қалыптасқан екі қызметі бар: біріншіден – байланыс жолы; екіншіден – жанды және жансыз ресурстар қоры. Осы екі қызметі теңізге қатысты құқықтық нормалардың дамуына себеп болды. Теңіз құқығында «құрлық теңізге үстемдік жасайды» деген басты қағидат бар. Сондықтан жағалаудағы мемлекеттің теңізге құқығының деңгейін анықтау құрлықтағы, яғни оның жағалауында қалыптасқан территориялық жағдайға байланысты.

Ашық теңіздің еркіндігі тез арада-ақ халықаралық құқықтың негізгі қағидаттарының біріне айналды. Дегенмен теңіздердің барлығы бұл сипатқа сай келмейтін еді.

Жағалау мемлекеттеріне теңіз жағасының белгілі бір бөлігін территориялық су аймағы ретінде немесе территориялық теңіз ретінде иемденуге, сол аймаққа мемлекеттің құрлықтағы территориясының ажырамас бөлігі ретінде қарауға рұқсат етіледі. Теңіз құқығы тарихында территориялық теңіздің аумағы мен оның ашық теңізбен, басқа да аймақтармен шегарасы жөнінде дау көп болған. Бастапқы кезде жағалаудағы мемлекет территориялық теңіздің енін өз шегарасы ретінде қару қолдану арқылы қорғай алады деген көзқарас болды. Ал қазіргі заманда жағалау мемлекеттері территориялық су аймағын барынша кеңейтуге, сөйтіп мұхиттың неғұрлым үлкендеу бөлігін өздерінің айрықша юрисдикцияларына бағындыруға тырысады.

Территориялық теңіздің арғы жағында да басқа юрисдикция аймақтары қалыптасып үлгергенін ұмытпауымыз қажет. Қазіргі кезде жағалаудағы мемлекеттер өзіне жақын жатқан аймаққа юрисдикциясын жүргізе алады. Сонымен қатар, халықаралық құқықта мемлекеттердің юрисдикциясы жүретін мұндай аймақтар, атап айтқанда балық аулау аймағы, құрлық қайраңы, айрықша экономикалық аймақ сияқты аймақтар ұлғайып келе жатқаны байқалады.

Дегенмен мемлекеттің территориялық теңізге, құрлық қайраңына, айрықша экономикалық аймаққа қаншалықты құқығы бар екені әр жағдайда жеке дара қаралып, теңіз құқығы негізінде анықталуы тиіс.

Бұл орайда бірнеше конференция өткізіліп, нәтижесінде 1958 жылы Теңіз құқығының төрт бірдей конвенциясы, кейін 1982 жылы Теңіз құқығының тағы бір конвенциясы қабылданды. 1982 жылғы Теңіз құқығы конвенциясы 9 қосымшасы бар, 320 баптан тұрады. Конвенцияны 130 мемлекет қолдап, 4-еуі қарсы болды, 17-сі қалыс қалды. Конвенцияны 60 мемлекет ратификациялағаннан кейін, 12 жыл өткен соң, яғни 1994 жылғы 16 қарашада күшіне енді. Конвенция, бірінші кезекте, халықаралық теңіз түбі аудандарына қатысты Батыс мемлекеттерінің мүддесін қорғау үшін жасалған болатын.

1982 жылғы Конвенция нормаларының көпшілігі бұған дейінгі конвенциялардағы қағидаттарды, әдет-ғұрып нормаларын қайталайды, сонымен қатар, көптеген жаңа нормалар да ұсынылды. Сәйкесінше, мемлекеттердің арасында халықаралық құқықтың дәстүрлі нормалары мен шарт нормаларына қатысты түрлі түйткілді, күрделі қарым-қатынас бар.

Территориялық теңіз. Ішкі сулар

Ішкі сулар дегеніміз – ашық теңіздің, территориялық теңіздің, айрықша экономикалық аймақтың бөлігі болып саналмайтын теңіздің бір бөлігі, яғни жағалаудағы мемлекеттің құрлық территориясына жақын жатқан су аймағы.

Ішкі суларға – айлақтар, көлдер мен өзендер ретінде құрлықтың ішкі бөлігінде, яғни территориялық теңіз бен басқа да аймақтардың ені басталатын жерге дейін еніп жатқан, сондай-ақ, мемлекеттің егемен территориясының құрамына кіретін сулар. Ішкі судың территориялық теңізден айырмашылығы – басқа мемлекеттер кемелерінің бейбіт түрде өтуіне құқық берілмейді, яғни басқа мемлекеттерге кеме жүруден пайда көруіне мүмкіндік берілмейді. Басқа мемлекеттің кемесі тек ішкі судың тікелей шегарасы территориялық су аймағында жатса ғана өте алады.

Жалпы айтқанда, жағалаудағы мемлекет өзінің ішкі суында тұрған шетелдік кемеге өзінің заңдарын сақтау үшін өз юрисдикциясын жүргізе алады. Бірақ сол кеменің бортында жасалған



қылмысты кеме тіркелген мемлекеттің (кемеде туы ілінген мемлекеттің) соттары да қарай алады. Мұндай бәсекелес юрисдикция екі жағдайда қолданылады.

1968 жылғы R v. Anderson (яғни Корольдік пен Андерсон арасындағы) істе Ұлыбританияның Апелляциялық қылмыстық соты Францияның ішкі суында тұрған Британия кемесінің бортында АҚШ азаматы байқаусызда адам өлтіріп алғаны туралы істі Ұлыбританияның соты қарауға тиіс, қылмыс Франция юрисдикциясының территориясында жасалса да, ағылшын құқығында (немесе АҚШ азаматы болғандықтан АҚШ соттарында) қаралғаны жөн деген пікір айтқан.

Тағы бір мысал – АҚШ Жоғарғы соты Wildenhus' ісінде Нью-Йорк штатындағы Джерси қаласында тұрған Бельгия кемесінің бортында Бельгия азаматы сол елдің тағы бір азаматын өлтіргені жөніндегі істі АҚШ соты қарауға тиіс деген мәлімдеме жасаған.

Жалпы, шет мемлекеттің портында немесе ішкі суында тұрған сауда кемесі автоматты түрде сол мемлекеттің юрисдикциясына бағынады (егер екі ел арасында басқаша келісім болмаса). Бірақ жағалаудағы мемлекеттің бейбітшілігін қорғауға мүлде қатысы жоқ, мәселен кеме экипажының тәртібі сияқты мәселелер кемеге туын тіккен мемлекеттің заңдарымен реттеледі.

Дегенмен шетелдік кеме соғыс кемесі болған кездегі жағдай мүлде басқа. Ондай кезде жағалаудағы мемлекет кеме мен оның экипажына өз юрисдикциясын жүргізу үшін кеме капитанының немесе сол кемеге туын тіккен мемлекеттің келісімі керек. Себебі соғыс кемесі кемеге туын тіккен мемлекеттің егемен билігіне жатады.

Бастапқы сызықтар

Территориялық теңіздің ені мемлекеттің жағалауындағы судың ең төменгі деңгейімен есептеледі. Халықаралық әдет-ғұрып құқығында қалыптасқан бұл қағидат Территориялық теңіз бен оған жақын жатқан аймақтар жөніндегі 1958 жылғы Женева конвенциясының 3-бабында және 1982 жылғы конвенцияның 5-бабында айтылған. Сондай-ақ жағалаудағы судың төменгі деңгейіне «жағалау мемлекеті ресми мойындаған үлкен көлемдегі картада белгіленген ең төменгі су деңгейі» деген анықтама берілген.

Көп жағдайда территориялық теңіздің енін өлшеудің бастапқы сызығы бола алатын төменгі су деңгейін табу қиынға түседі.

Дегенмен судың көтерілу биіктігі территориялық теңізден жоғары болса, территориялық теңіз жаңадан құрылмайды. Судың көтерілу деңгейінің сызығы территориялық теңізбен шектесіп жатқан екі мемлекеттің арасында орналасса, осы мемлекеттердің екеуі де бұл сызықты территориялық теңізді өлшеу үшін пайдалана алады.

Бірақ Халықаралық соттың пікірінше, «су қайтқандағы төменгі сызық территориялық теңіздің бір бөлігі болмаса, қандай да бір мемлекеттің меншігі бола алмайды. Сондықтан оған жағалаудағы мемлекеттің егемен билігі жүрмейді және жағалаудағы аралдың территориясы бола алмайды». Су қайтуының төменгі деңгейін белгілеу үшін жағалаудағы жартасқа маяк немесе соған ұқсас арнайы қондырғы орнатып, бастапқы сызықты өлшеу құралы ретінде пайдалануға болады.

Кейде мемлекет жағалауының географиясы қиындық тудырып жатады: мысалы, жағалау сызығы ирек-ирек болады, жағалауда аралдар тізбегі көп болады, кейбір түбегі жағалаудан тым шығыңқы жатады. Мұндай қиындықтарды шешу үшін арнайы қабылданған ережелер бар. Бұл ережелер жағалау мемлекеттері үшін маңызы зор, атап айтқанда, шетелдік кемеңің территориялық теңіз жағалауына жақын жерде балық аулаумен айналысқан кезде. Бастапқы сызықты табудың әлдеқайда тиімді, рационалды амалдары арқасында мемлекеттің ішкі суларында теңіз акваториясының ауқымды бөлігін қамтуға болады. Сөйтіп, әдеттегі әдістен әлдеқайда кеңірек алып, территориялық теңіз шегараларын кеңейтуге болады.

Мысалы, ағылшын және норвег балықшаруашылығына қатысты істе Халықаралық сот делимитацияның құқыққа сәйкес екенін көрсететін белгілерін атап берді. Бастапқы сызық жағалаудың жалпы бағытынан басталмауы тиіс. Себебі территориялық теңізді құрлықтағы территориядан бөліп қарастыруға болмайды; бастапқы сызық территориялық теңіздің ішінде жататын теңіз ауданы құрлықтағы территориямен тығыз байланысты болып, ішкі суды құрайтындай жерден басталуға тиіс және «осы ауданға тән кейбір экономикалық мүдделерді



ұзақ уақыт бойы пайдаланған кезде» оған кедергі болмауы керек. Fisheries ісінде мойындалған бұл қағидатты мемлекеттер халықаралық құқықта салыстырмалы түрде аз уақытта-ақ мойындады.

Территориялық теңіз ені

Территориялық теңіздің ені бастапқы сызықтан қанша қашықтықта болуға тиіс деген мәселеде тарихта ұзақ уақыттан бері қайшылық туып келе жатыр. Бастапқыда, «зеңбірек оғы» ережесіне сәйкес, теңіздің ені жағалаудағы артиллерияның оғы жеткен жерге дейін созылады деп ұйғарған. Кейін XIX ғасырда бұл қашықтық 3 миляға дейін ұзартылды. Олай ұзартуды АҚШ пен Ұлыбритания қолдаған.

1958 жылғы Территориялық теңіз туралы Женева конвенцияда 3 мильге қатысты бапты мемлекеттердің арасындағы ұстанымдардың қайшылығына байланысты қоспай қойды. Ал 1960 жылғы Женева конференциясында АҚШ пен Канаданың 6 милялық ережені енгізу, оған қоса тағы 6 миля айрықша балық аулау аумағын енгізу туралы ұсынысын қабылдады. Өйткені дауыс беру кезінде бір дауыс кем болып қалды.

Дегенмен 1982 жылғы конвенцияның 3-бабында мемлекеттердің барлығы территориялық теңізінің енін 12 теңіз милясынан аспайтын қашықтықта белгілеуге құқылы делінген. Бұл ұсыныс мемлекеттердің эволюциялық практикасына сай келеді. Мысалы, Ұлыбритания 1987 жылғы Территориялық теңіз туралы заңында 12 милялық шегара белгіледі, АҚШ-та 1988 жылғы желтоқсанда қабылдаған № 5928 прокламациясында дәл осы өлшемді қабылдады.

Территориялық теңіздің құқықтық табиғаты

Территориялық теңізге жағалаудағы мемлекеттің территориялық егемен билігі автоматты түрде жүреді. Мысалы, жаңадан тәуелсіз алған (жағалаудағы) мемлекеттердің бәрінің территориялық теңізге автоматты түрде құқығы болады. Бұл орайда жағалаудағы мемлекеттің территориялық теңізге құқығы жөнінде бірнеше теория бар. Олардың бірінде территориялық теңіз res communis болады, яғни жалпыға ортақ игілік деп есептеледі. Бірақ оған сәйкес жағалаудағы мемлекеттің теңізге арнайы құқықтары болса, екінші теорияда территориялық теңіз жағалаудағы мемлекет территориясының бір бөлігі, алайда ол теңізде шет мемлекеттердің кемелері бейбіт түрде жүзіп өтуге құқылы делінген.

Дегенмен жағалаудағы мемлекеттің теңіздегі өзіне тиесілі аймаққа егемен құқығы бар екені, халықаралық құқық нормаларын ескере отырып, бұл аймаққа өз юрисдикциясын жүргізе алатыны даусыз. Жағалаудағы мемлекеттің егемен билігін шектейтін бір ғана көрініс – осы территориялық теңіз арқылы басқа мемлекеттердің кемелері бейбіт түрде жүзіп өтуге құқығының болуы. Бұл мәселе территориялық теңіздің мемлекеттің ішкі суымен, яғни жағалаудағы мемлекеттің еш шектелмеген юрисдикциясы жүретін су аймағымен арасындағы айырмашылығын көрсетеді.

Жағалаудағы мемлекет өз қалауымен шетелдік мемлекеттердің азаматтары мен кемелеріне территориялық теңізде балық аулауға, сауда жасауға тыйым сала алады (келісімде аталса да), ондай құқықты тек өз азаматтарына беруге де құқылы.

Бейбіт өту құқығы

Шет мемлекеттің сауда кемесінің (соғыс кемелерінен басқа) жағалаудағы территориялық теңізге, жағалаудағы мемлекеттің егемен құқығы бар екеніне қарамастан, кедергісіз өтуі бұрыннан бері қалыптасқан халықаралық дәстүрлі құқық нормасы бар. Дегенмен бұл доктринаның қамтитын саласында белгісіздіктер көп әрі теріс түсінетін, атап айтқанда, «бейбіт» өтуі ұғымына қатысты сәйкессіздіктер бар.



1982 жылғы конвенцияның 17-бабында «жағалаудағы және теңізге шығар жолы жоқ мемлекеттердің бәрінің кемелері территориялық теңізден бейбіт түрде кедергісіз жүзіп өте алады» деген қағидат бекітілген.

Бұл доктрина 1958 жылы Территориялық теңіз туралы конвенцияның 14-бабында айтылған. Бұл бапта жағалаудағы мемлекет кемелерінің бейбіт түрде жүзіп өтуіне кедергі келтірмеуге тиіс және сол территориялық теңіз аумағында қандай да бір кедергі пайда болғаны туралы білсе, дереу кемеге хабарлауы керек делінген. Өту ұғымына «ішкі суға кірмей, территориялық теңіз арқылы теңізді кесіп өту, сондай-ақ, ішкі суға кіріп-шығу» деген анықтама берілген. Жүзіп өту кезінде уақытша аялдама жасауы мүмкін. Тек қана аяқастынан болған, әдеттегі кемелерге тән немесе басқа да кез келген кедергілердің кесірінен, форс-мажордың себебінен тоқтай алады.

Осы конвенцияның 14(4)-бабына сәйкес, егер кеме «жағалаудағы мемлекеттегі бейбітшілікке, тәртіпке, қауіпсіздікке қарсы мақсатпен жүзіп бара жатса» – бұл бейбіт түрде жүзу болып саналмайды, сонымен қатар, балық аулаған кезде жағалаудағы мемлекеттің заңдары мен ережелерін сақтамаған шетелдік кемелері территориялық теңізден шығарып жіберуге құқылы.

1982 жылғы конвенцияның 19(2)-бабында «бейбіт түрде өту» ұғымы одан әрі дамыған түрде, яғни бейбіт емес жүзіп өтудің мысалдарын көрсету арқылы көрініс тапқан. Мысалы, қарулы күш қолдану, қару-жарақты сынақтан өткізу, шпионаж, үгіт-насихат жүргізу, кеденді, иммиграция мен санитарлық ережелерді айналып өту, ауаны қасақана және ауыр түрде ластау, балық аулау, зерттеу жұмыстарын жүргізу, жағалаудағы мемлекеттердің байланыс желілері мен басқа да қондырғыларына кедергі жасау үшін жүзіп өту – бейбіт жүзіп өту болып есептелмейді.

Сонымен қатар, «өтуге тікелей байланысты емес басқа да іс-әрекеттер үшін» деген тармақ үлкен ауқымды қамтып отыр.

Шетелдік кемелерге қатысты юрисдикция

Территориялық теңізден шетелдік кеме өткен кезде сол кемедегі қылмыстарға, сол қылмыстар бойынша тұтқындауға, тергеуге жағалаудағы мемлекеттің юрисдикциясы жүреді. Мемлекеттің қылмыстық юрисдикциясы жүретін істер 1958 жылғы Территориялық теңіз конвенциясының 19(1)-бабында растай отырып, 1982 жылғы конвенцияның 27(1)-бабында санамаланған. Атап айтқанда, аталған бапта егер:

- қылмыс жағалаудағы мемлекетке салдарын тигізсе;
- қылмыс жағалаудағы мемлекеттегі бейбітшілікке немесе территориялық теңіздегі тәртіпке зиянын тигізетін болса;
- кемелерінің капитаны немесе кемеді жалауын тіккен елдің консулдығы, дипломатиялық қызметкері жағалаудағы мемлекеттің жергілікті билік органдарынан көмек сұраса;
- есірткі заттары мен психотропты заттардың заңсыз айналымының алдын алу үшін қажет болса, бұлардың барлығына жағалаудағы мемлекеттің юрисдикциясы жүреді.

Бірақ жағалаудағы мемлекеттің билік органдары кеме ішкі су аймағына кірмейтін немесе кірмеген болса, территориялық теңізге кіргенге дейін өз юрисдикциясын жүргізе алмайды.

Әскери кемелер мен коммерциялық емес мақсаттағы басқа да үкіметтік кемелердің жағалаудағы мемлекеттердің юрисдикциясынан иммунитеті бар. Бірақ бұл кемелер территориялық теңізден өту ережесін бұзса, территориялық теңізден шығарылуы мүмкін және келтірген зияны үшін кемеге жалауын тіккен мемлекет жауапты болады.

Халықаралық бұғаздар

1958 жылғы Территориялық теңіз конвенциясының 16(4)-бабында Ашық теңіздің бір бөлігін екінші бөлігімен немесе шетелдік мемлекеттің территориялық теңізімен байланыстырып, халықаралық кеме жолы ретінде қызмет етіп тұрған бұғазда шетелдік кемелерінің бейбіт түрде өтуін тоқтатуға болмайтыны айтылған.



1958 жылғы Территориялық теңіз туралы конвенция халықаралық кеме қатынасына пайдаланылатын бұғаз суының құқықтық мәртебесін бекітті. Бұл қағидат мұндай халықаралық мақсатта пайдаланылатын бұғаздарға бейбіт түрде өту жөніндегі нормалар мен ережелер жүрмейтінін нақтылап берді.

Жаңа транзиттік өту ережесі ашық теңіздің бір бөлігін ашық теңіздің екінші бөлігімен немесе айрықша экономикалық аймақпен байланыстырып жатқан халықаралық кеме жолы ретінде пайдаланылып жүрген бұғаздарға қатысты қолданылады. Онда кемеңіз үздіксіз және тез арада жету мақсатында жүріп өту еркіндігі белгіленген және бұғазбен шектесіп жатқан мемлекеттерге кіріп-шығуына кедергі жасалмауы туралы ескертілген. Бұғазбен шектесіп жатқан мемлекеттер өтіп бара жатқан кемеге кедергі жасамауға және тоқтатпауы тиіс.

Сұрақтар

1. Жағалаудағы мемлекеттің территориялық теңізге қатысты қандай құқықтары бар?
2. Территориялық теңіздің ішкі сулардан айырмашылығы неде?
3. Кемеңіз қандай өтуі «бейбіт өту» болып саналады?
4. Территориялық теңіздегі шетелдік кемеге қатысты қандай юрисдикциялар жүзеге асады? Мысал келтіріңіз.

Әдебиет

1. D. Anderson, *Modern Law of the Sea: Selected Essays*, The Hague, 2014.
2. *The Oxford Handbook on the Law of the Sea* (ed. D. R. Rothwell, A. G. Oude Elferink, K. N. Scott and T. Stephens), Oxford, 2015.
3. Сарсембаев М.А., Сарсембаев К.М. *Международное право. Общая и особенная части: Учебник*. Алматы: Жеті Жарғы, 2009. Тема 10.
4. Кулжабаева Ж.О., *Международное публичное право. Общая и Особенная части*. Алматы: Юридическая литература, 2006. Глава 15.