

противоречия, исключенного третьего и достаточного основания), руководствуясь общими принципами и теоретико-прикладными рекомендациями теории судебной речи, выступающий в зале судебного заседания прокурор или защитник может подготовить речь, соответствующую предъявляемым к ней требованиям и функциональному назначению.

¹ Алексеев Н. С., Макарова З. В. Ораторское искусство в суде. Л., 1985. С. 61.

² Михневич А. Е. Введение в методику лекционной пропаганды. Мн., 1982. С. 127.

³ Ленин В. И. Полн. собр. соч. Т. 29. С. 162.

⁴ Маркс К. и Энгельс Ф. Соч. Т. 20. С. 542—543.

⁵ Ножин Е. А. Основы советского ораторского искусства. М., 1981. С. 160—161.

М. И. САВЧЕНКО

РЕСПУБЛИКА БЕЛАРУСЬ — МОРСКАЯ ДЕРЖАВА

(международно-правовой аспект)

Масштабы и темпы современного материального производства требуют все большего количества минерального сырья, а интенсивный прирост населения земного шара вызывает необходимость увеличения пищевых ресурсов. В связи с этим вполне понятен интерес, который человечество проявляет к новым источникам минерального и продовольственного сырья. Исследования показали, что крупнейшим источником минерального и продовольственного сырья является Мировой океан, значение которого для человечества непрерывно возрастает и будет возрастать по мере развития производительных сил, науки и техники. Ученые утверждают, что мировая экономика будущего — это прежде всего экономика Мирового океана. Известный французский исследователь Клод Риффо писал: «Завтра Океан станет столь же необходим для существования людей, как воздух и свет, земля и растения»¹.

Общая масса всех живых организмов Мирового океана насчитывает 20—30 млрд. т. Из них на долю рыбы приходится 500 млн. т., остальную массу составляют моллюски, ракообразные, другие виды животных и морская растительность.

Богат Мировой океан и минеральными ресурсами. По подсчетам ученых, запасы конкреций Мирового океана определяются в 300—350 млрд. т, а их ежегодный прирост превышает годовую потребность мировой экономики в железе, марганце, кобальте и других элементах. Богат океан также химическими и энергетическими ресурсами.

Рыболовство и добыча разнообразных морских животных является наиболее древним и традиционным видом использования богатств Мирового океана. В настоящее время с его громадных пространств ежегодно добывается более 70 млн. т рыбы, водорослей, ракообразных и моллюсков.

В связи с этим в последние годы почти все государства мира в той или иной мере уделяют внимание проблемам, связанным с Мировым океаном. Не остается в стороне от этих проблем и Белорусская ССР, которая будучи членом-учредителем Организации Объединенных Наций принимала участие в работе многих международных конференций ООН по морскому праву. Так, Советская Белоруссия участвовала в I Конференции ООН по морскому праву, проходившей с 24 февраля по 27 апреля 1958 г. в Женеве и принявшей три основополагающие конвенции по международному морскому праву, а именно: Конвенцию об открытом море, Конвенцию о континентальном шельфе и Конвенцию о территориальном море и прилежащей зоне. Белоруссия подписала их 31 октября 1958 г. Все названные конвенции являются действующими.

Белорусская ССР также была участницей II Конференции ООН по морскому праву, проходившей в Женеве в 1960 г., которая рассматривала всего лишь один вопрос — определение ширины территориального моря. Окончилась она безрезультатно, потому что США, Англия и другие западные страны настаивали на 3-мильной ширине, а СССР (в том числе БССР) и другие социалистические страны, отстаивали 12-мильный лимит территориального моря.

Спрашивается, зачем Белорусская ССР — сугубо сухопутная республика — принимала участие в Конференциях по морскому праву? Ведь в то

«застойное» время она не могла и не должна была помышлять о создании своего морского флота, защищать свои национальные интересы. Все это верно. Однако в ту пору Центру был нужен лишний голос, вот потому и ездила белорусская делегация-марионетка по международным конференциям, где отстаивала то и тогда, где и когда было выгодно и угодно союзной делегации.

В настоящее время, когда Союз Советских Социалистических Республик практически прекратил свое существование, а Республика Беларусь стала независимой, пришло время вплотную заняться своими насущными проблемами, в том числе и морскими.

Как известно, Беларусь является внутриконтинентальным государством, т. е. не имеющим морского побережья. Таких государств в мире насчитывается немногим более 30. Из них почти половина находится на африканском континенте.

Внутриконтинентальные государства значительно отличаются друг от друга в социально-политическом и культурном отношении, находятся на разных ступенях экономического развития, расположены на четырех континентах в различных климатических поясах. Общим для них фактически является только отсутствие морского побережья. Однако именно это обстоятельство ставит перед странами, не имеющими выхода к морю, целый комплекс одинаковых проблем.

Во-первых, не имея своего морского побережья, внутриконтинентальные страны вынуждены осуществлять доступ к морю через территорию соседних прибрежных государств. Поэтому они заинтересованы в выработке норм международного права, которые гарантировали бы им эффективность такого доступа. Во-вторых, ввиду особого географического положения внутриконтинентальные страны нуждаются в защите международным правом их интересов в области торгового мореплавания, ведения промысла рыбы и других морепродуктов как в открытом море, так и в экономических зонах прибрежных государств, а также эксплуатации минеральных ресурсов морского дна за пределами континентального шельфа.

Основой международного морского права является принцип свободы открытого моря, который означает, что открытое море свободно для судоходства и морских промыслов всех государств. Оно открыто на основе равноправия для всех наций и всех стран, как имеющих морское побережье, так и не имеющих его.

Понятие открытого моря и стремление исключить его из-под власти отдельных государств возникли давно, еще в период борьбы буржуазии против феодальных порядков, сковывавших экономическое развитие капиталистических отношений, в том числе международную торговлю и мореплавание. В прошлом некоторые государства претендовали на монопольное обладание отдельными морями и океанами. Это стало вызывать особенно сильные возражения в конце XVI и начале XVII в. Русское государство еще в 1587 г. заявило в переписке с Англией: «Божию дорогу, океан-море, как можно перенять, унять или затворить?». Позднее, в 1609 г. голландец Гуго Гроций в книге «Свободное море» обосновал требование свободы открытого моря. Однако окончательно принцип свободы открытого моря приобрел характер общепризнанного принципа международного права лишь на рубеже XVIII—XIX столетий. Вместе с тем нельзя утверждать, что принцип свободы открытого моря носил уже в тот период всеобщий характер, поскольку он не распространялся на страны, не имеющие выхода к морю.

Несмотря на это, Швейцария, не имеющая выхода к морю, в 1864 г. построила в Японии морское судно и начала добиваться признания права на морской флаг. С этой целью швейцарское правительство консультировалось с ведущими морскими державами относительно признания с их стороны права Швейцарии иметь морские суда под своим национальным флагом. Ни одно из этих государств не выступило против, однако были высказаны сомнения в целесообразности такого шага ввиду трудности осуществления Швейцарией эффективного контроля над своими судами. Учитывая позицию ведущих морских держав, Федеральный совет Швейцарии лишь в 1880 г. наконец принял решение о предоставлении швейцарским гражданам права иметь суда под национальным флагом. Однако из-за отсутствия всеобщего признания подобного права другими государствами швейцарские суда вплоть до конца первой мировой войны были вынуждены регистрироваться в одном из морских портов прибрежных государств и плавать под двумя флагами: швейцарским и флагом государства порта регистрации. Лишь Парижская мирная конференция в 1919 г. признала право стран, не имеющих вы-

хода к морю, на морской флаг. Это нашло отражение в ст. 278 Версальско-го мирного договора.

Окончательное закрепление права внутриконтинентальных стран иметь суда под национальным морским флагом нашло в Декларации о признании права на флаг государств, не имеющих морского побережья, подписанной 20 апреля 1921 г. на I Генеральной конференции по средствам сообщений и транзиту в Барселоне². Признание за внутриконтинентальными странами права на морской флаг имело исключительно важное значение. Оно фактически означало распространение на эти государства норм и принципов международного морского права.

Упомянутая ранее Женевская конвенция об открытом море 1958 г. окончательно расставила точки над «i». Чтобы в этом убедиться, достаточно обратиться к ее статьям 3 и 4.

П. 1 ст. 3 гласит: «1. Государства, не имеющие морского берега, для того, чтобы пользоваться свободой морей на равных правах с прибрежными государствами, должны иметь свободный доступ к морю. Для этой цели государства, расположенные между морем и государством, не имеющим морского берега, по общему соглашению с этим последним и в соответствии с существующими конвенциями предоставляют: а) государству, не имеющему морского берега, на основе взаимности, свободный путь через свою территорию и б) судам, плавающим под флагом этого государства, на условиях равенства со своими судами или судами других государств, доступ к морским портам и использованию этих портов».

В ст. 4 говорится, что «каждое государство, независимо от того, является ли оно прибрежным или нет, имеет право на то, чтобы суда под его флагом плавали в открытом море»³.

Чтобы пользоваться свободой открытого моря и принимать участие в международной торговле, внутриконтинентальные государства должны иметь доступ к морю. Поэтому уже в XIX веке ученые-международники, признававшие всеобщий характер свободы открытого моря, высказывали мнение, что это должно влечь за собой признание права внутриконтинентальных государств на доступ к морю. При подготовке Венского конгресса 1815 г. русский адмирал Мордвинов указывал, что «право свободы морей должно безусловно сочетаться и рассматриваться одновременно с правом выхода к морю любой страны...»⁴. После первой мировой войны право стран, не имеющих морского побережья, на доступ к морю и от него обсуждалось на Парижской мирной конференции 1919 г. и было зафиксировано в ряде мирных договоров. Так, например, право Венгрии и Австрии на доступ к Адриатическому морю было закреплено в ст. 294 Трианонского мирного договора и ст. 311 Сен-Жерменского мирного договора. Аналогичное право получила Чехословакия в соответствии со ст. 322 Сен-Жерменского мирного договора, а по ст. 363 Версальского мирного договора Германия должна была сдать ей в аренду на 99 лет в Гамбургском и Штеттинском портах пространства, обладающие общим режимом свободных зон и предназначавшиеся для прямого транзита товаров, идущих в Чехословакию или из нее⁵.

После первой мировой войны большинство внутриконтинентальных государств было расположено на европейском континенте. Поэтому вопрос о доступе к морю в рамках международных конвенций решался в основном исходя из их интересов. Этим недостатком грешили многосторонние конвенции, принятые на Варселонской (1921 г.) и Женевской (1923 г.) конференциях, которые включали Конвенцию и Статут о свободе транзита, Конвенцию, Статут и Дополнительный протокол о режиме судоходных водных путей международного значения, Конвенцию и Статут о международном режиме железных дорог, Конвенцию и Статут о международном режиме морских портов. Правда, уже первые годы применения этих конвенций показали, что они не могут решить всех проблем, возникающих при осуществлении странами, не имеющими морского побережья, доступа к морю. Это обстоятельство привело к заключению ряда двусторонних соглашений.

В начале 60-х годов ряд афро-азиатских государств, не имеющих выхода к морю, поднял вопрос о необходимости подготовки и принятия новой всеобъемлющей многосторонней Конвенции о транзите внутриконтинентальных стран. Конвенция о транзитной торговле внутриконтинентальных государств⁶ была подписана на Конференции ООН по транзитной торговле стран, не имеющих выхода к морю, проходившей в Нью-Йорке с 7 июня по 8 июля 1965 г. В работе Конференции принял участие 57 государств.

Названная Конвенция была подписана Белорусской ССР 28 декабря 1965 г., ратифицирована Указом Президиума Верховного Совета Белорусской

СССР от 15 мая 1972 г. и вступила в силу для БССР 10 августа того же года. Конвенция в значительной степени способствовала конкретизации понятия свободы доступа к морю внутриконтинентальных государств. Согласно п. 1 ст. 2 прибрежное государство обязано предоставлять свободу транзита через свою территорию соседней стране, не имеющей выхода к морю. В конвенции подробно рассматриваются условия транзита товаров и грузов через территорию транзитного государства.

Транзитное движение не подлежит обложению импортными и экспортными пошлинами со стороны транзитного государства (ст. 3). Конвенция подтвердила принцип запрещения дискриминации по признаку места происхождения, отправки, ввоза, вывоза или назначения товаров либо в связи с любыми обстоятельствами, относящимися к праву собственности на товары или к праву собственности на суда, средства наземного транспорта или иные используемые транспортные средства, места регистрации или флага указанных транспортных средств (п. 1 ст. 2).

Характерно, что с момента признания права стран, не имеющих выхода к морю, на морской флаг, ни одно прибрежное государство ни разу не отказывало внутриконтинентальной стране в доступе к морю через свою территорию.

В заключение нельзя не сказать о том, что 10 декабря 1982 г. в Монтего-Бее (Ямайка) 119 государств подписали всеобъемлющую Конвенцию по морскому праву и Заключительный акт III Конференции ООН по морскому праву. Этим событием была завершена четырнадцатилетняя работа, в которой приняли участие представители более 150 государств, располагающих разными возможностями добычи полезных ископаемых морского дна: прибрежных, находящихся в географически неблагоприятном положении по отношению к морскому пространству, и государств, не имеющих выхода к морю. Конвенция ООН по морскому праву 1982 г.⁷ представляет собой большой и сложный международно-правовой документ, состоящий из трехсот двадцати статей и девяти приложений, которые содержат около тысячи правовых норм, регулирующих все основные вопросы использования морских пространств, живых и минеральных ресурсов моря.

В этой Конвенции в полном объеме зафиксированы права внутриконтинентальных стран. Об этом красноречиво свидетельствует даже название части X «Право государств, не имеющих выхода к морю, на доступ к морю и от него и на свободу транзита». Девять статей этой части подробно и всесторонне регламентируют права внутриконтинентальных стран. К сожалению, рамки журнальной статьи не позволяют прокомментировать их.

Следует подчеркнуть, что Белорусская ССР принимала самое активное участие в разработке этого уникального международно-правового документа и подписала его.

Итак, Республика Беларусь как суверенное внутриконтинентальное государство имеет все правовые основания создавать свой рыболовственный и транспортный морской флот, поднимать свой национальный флаг на морских судах и регистрировать их в портах соседних прибрежных государств на условиях двухсторонних отношений.

¹ Р и ф ф о К л о д. Будущее — океан. Л., 1978. С. 4.

² League of the Nations Treaty series. М., 1925. V. 7. P. 73.

³ Белорусская ССР в международных отношениях. Мн., 1960. С. 259.

⁴ Очерки международного морского права. М., 1962. С. 293.

⁵ См.: К л ю ч н и к о в Ю. В., С а б а н и н А. Итоги империалистической войны. М., 1926. Вып. 4.

⁶ См.: Белорусская ССР в международных отношениях. Мн., 1983. С. 280.

⁷ См.: Морское право: Конвенция ООН по морскому праву. Нью-Йорк, 1984.

Е. А. САЛЕЙ

ИЗ ИСТОРИИ ПРАВОВОГО ОБОСНОВАНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АКЦИОНЕРНЫХ ОБЩЕСТВ В РОССИИ

Сегодня уже не возникает вопросов, связанных с обоснованием необходимости акционерных компаний как одной из основных движущих сил перехода к рыночной экономике. Но существуют проблемы развития акционерных обществ и их решение требует тщательного исследования всех аспектов, в том числе в историческом плане.

В разное время в России действовало более четырех тысяч акционерных