

# МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО

Р.И. Дремлюга\*

## МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЙ РЕЖИМ ЧЕРНОМОРСКИХ ПРОЛИВОВ

**Аннотация.** Статья посвящена анализу современного состояния международно-правового регулирования судоходства в Черноморских проливах. Автор пытается найти ответ на вопрос, как можно трактовать действия Турции по одностороннему изменению режима судоходства в Черноморских проливах с точки зрения международного морского права. Особое внимание уделяется вопросу применимости Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. для определения правового режима Черноморских проливов. Предпринимается попытка выяснить, обязывают ли Турцию нормы, содержащиеся в Конвенции. В работе рассматриваются нормативные акты, принятые Турцией в последнее время. Проведенный анализ показал, что все они так или иначе нарушают нормы международного права. Автор приходит к выводу, что несмотря на закрепленную в международном морском праве возможность введения прибрежным государством новых правил по обеспечению безопасности и защите экологии в проливах, она может быть реализована только с учетом интересов международного торгового мореплавания.

**Ключевые слова:** юриспруденция, торговое мореплавание, обеспечение безопасности, международное право, морское право, Конвенция Монтре, Черноморские проливы, прибрежные государства, правовой режим, Конвенции ООН, мореплавание.

Правовой режим Черноморских проливов — крайне актуальная тема для Российской Федерации как с экономической, так и с политической точки зрения. Прозрачность и предсказуемость правового регулирования, свобода судоходства в данных проливах имеют ключевое значение для устойчивого развития России. Несмотря на неоднократные попытки царской России, а потом и СССР установить выгодный правовой режим на данном направлении, проблема существует и в наши дни. Приоритетность рассматриваемого вопроса неоднократно подтверждалась Президентом РФ, Правительством РФ и другими органами государственной власти; при

этом особо выделялось обеспечение свободы прохода в Черноморских проливах<sup>1</sup>.

Согласно некоторым нормативным актам РФ односторонние меры в области безопасности мореплавания и охраны окружающей

<sup>1</sup> Постановление Правительства РФ от 10.08.1998 № 919 (в ред. от 15.02.2011) «О Федеральной целевой программе «Мировой океан» // СЗ РФ. 1998. № 33. Ст. 4024; Приказ Минтранса РФ от 31.07.2006 № 94 «Об утверждении Стратегии развития транспорта Российской Федерации на период до 2010 года» // СПС «КонсультантПлюс» (последнее посещение – 19 апреля 2013 г.). Документ опубликован не был; Указ Президента РФ от 17.01.1997 № 11 «О Федеральной целевой программе «Мировой океан» // СЗ РФ. 1997. № 4. Ст. 513 и др.

© Дремлюга Роман Игоревич

\* Кандидат юридических наук, старший преподаватель кафедры международного публичного и частного права Дальневосточного федерального университета [dreamluck@yandex.ru]

690950, Приморский край, г. Владивосток, ул. Октябрьская, д. 25.

среды, направленные на ограничение судоходства в Черноморских проливах, предпринимаемые Турцией, свидетельствуют об увеличении политического давления на Российскую Федерацию с целью сдерживания дальнейшего развития российских портовых мощностей в Черноморском регионе<sup>2</sup>. Другими словами, складывающаяся вокруг Черноморских проливов ситуация является угрозой политической и экономической безопасности России, и это не просто потенциальная угроза, а реально возникшая проблема, которая экономически и политически невыгодна для России.

Под Черноморскими проливами (далее — Проливы), этим исторически утвердившимся в советской, а затем и российской правовой литературе названием, имеется в виду один из важнейших международных морских путей, соединяющий Черное и Средиземное моря, состоящий из пролива Босфор (длина 31 км, ширина от 0,7 км до 3,7 км), Мраморного моря (длина 222 км, ширина от 27 км до 74 км) и пролива Дарданеллы (длина 70 км, ширина от 1,3 км до 2 км)<sup>3</sup>. Прибрежным государством Проливов является Республика Турция.

При определении статуса морских пространств, в том числе проливов, прежде всего используются положения Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (далее — Конвенция 1982 г.)<sup>4</sup>. Согласно ст. 35 Конвенции ее Часть III «Проливы, используемые для международного судоходства» не затрагивает режим международных проливов, проход в которых регулируется в целом или частично давно существующими и находящимися в силе международными конвенциями, которые относятся специально к таким проливам. Такой является Конвенция «О режиме проливов» (далее — Конвенция Монтре)<sup>5</sup>, которая была подписана в г. Монтре в 1936 г. с целью регламентировать правовой режим Проливов.

Применимость Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. к данной ситуации находится под вопросом, так как Республика Турция ее до сих пор не ратифицировала и

даже не подписала<sup>6</sup>. Следовательно, положения Конвенции не распространяются на Турцию в качестве норм международного договора. Кроме того, согласно исследованиям некоторых зарубежных авторов сложно точно определить, применяются ли Турцией нормы Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., касающиеся транзитного прохода через Черноморские проливы, как нормы обычного права<sup>7</sup>. Представляется, что Конвенция Монтре до сих пор является единственным договором, определяющим правовой режим Проливов, подписанным и ратифицированным Турцией.

Некоторые авторы тем не менее отмечают, что свобода судоходства через важнейшие международные проливы — Гибралтарский, Малаккский, Ла-Манш, Черноморские, Балтийские — представляет сегодня обычную норму международного морского права. Вопросы судоходства в международных проливах нашли отражение в доктрине международного права, решениях Международного суда ООН, закреплены в Конвенции о территориальном море и прилегающей зоне 1958 г., Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., Конвенции Монтре 1936 г., резолюциях Международной морской организации (ИМО), ряде других международных документов, а также нормах законодательства государств, граничащих с проливами<sup>8</sup>. Несмотря на желание Турции стать участником Конвенции ООН 1982 г., свобода судоходства является принципом, который Турция должна соблюдать. По мнению судьи Международного трибунала по морскому праву В.В. Голицына, Турция признает, что практически все положения Конвенции по морскому праву являются отражением уже существующих норм обычного международного права<sup>9</sup>. Из этого следует, что нормы Конвенции ООН 1982 г. связывают Турцию определенными обязательствами.

В любом случае при определении существования обычной нормы приоритетное зна-

<sup>2</sup> Приказ Минтранса РФ от 31.07.2006 № 94. «Об утверждении Стратегии развития транспорта Российской Федерации на период до 2010 г.».

<sup>3</sup> Колодкин А.Л., Гуцуляк В.Н., Боброва Ю.В. *Мировой океан. Международно-правовой режим. Основные проблемы*. М., 2007. С. 222.

<sup>4</sup> United Nations Convention of the Law of the Sea, 1982; Официальный сайт ООН // URL: <[http://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf)> (последнее посещение – 21 апреля 2013 г.).

<sup>5</sup> Конвенция о режиме проливов (Вместе с Протоколом) (Заключена в г. Монтре 20.07.1936) // СПС «КонсультантПлюс». Документ опубликован не был.

<sup>6</sup> Status of the United Nations Convention on the Law of the Sea (Table recapitulating the status of the Convention and of the related Agreements, as at 30 January 2013); Официальный сайт ООН // URL: <[https://www.un.org/depts/los/reference\\_files/status2010.pdf](https://www.un.org/depts/los/reference_files/status2010.pdf)> (последнее посещение – 21 апреля 2013 г.).

<sup>7</sup> Navigation right and freedom and the new law of the sea. Edited by Donald R. Rothwell, Sam Bateman. ISBN-90-411-1499-8. P. 38.

<sup>8</sup> Остапенко Е.И. *Правовой статус и режим проливов, используемых для международного судоходства: автореф. дис. ... канд. юрид. наук*. М., 2012. С. 3.

<sup>9</sup> Громова С. *Интервью с судьей Международного трибунала по морскому праву В.В. Голицыным* // *Международное правосудие*. 2012. № 3. С. 104–112.

чение необходимо отдавать практике государства, осуществляемой органами, ответственными за его внешнюю политику. В рамках правовой системы России такими органами являются Президент РФ, Правительство РФ, Министерство иностранных дел РФ, а также федеральные министерства и ведомства в пределах предоставленных им полномочий<sup>10</sup>. Министерство иностранных дел Турции признает ключевую роль Конвенции Монтре в регулировании судоходства в проливах и поддержании стабильности и безопасности в регионе<sup>11</sup>. Это также подтверждает обязательность для Турции норм, касающихся свободы навигации в Проливах.

Основная трудность, связанная с реализацией обычно-правовых норм, заключается в доказательстве существования *opinio juris*, если его нельзя вывести из объективных факторов. В этом случае приходится выяснять истинные намерения участников международных отношений, притом, что повторение определенных действий само по себе не является достаточным для констатации наличия обычно-правовой нормы, тем не менее если материальное содержание твердо установлено, оно, как представляется, может также служить доказательством существования *opinio juris*<sup>12</sup>. Отметим, что ключевой неопределенностью является то, как Турция понимает свободу судоходства в Проливах. На протяжении долгих лет она признавала режим проливов, созданный Конвенцией Монтре, не пытаясь ограничить свободу навигации и не вводя никаких дополнительных ограничений. Данный факт является подтверждением признания не только самого существования обычно-правовой нормы, но и ее содержания в том виде, в котором она длительное время существовала.

Конвенция Монтре отвечает требованиям современного международного судоходства, предоставляя широкий круг свобод торговым судам под флагом любых государств. Согласно ст. 2 Конвенции Монтре в мирное время торговые суда пользуются правом полной свободы прохода и плавания в Проливах, днем и ночью, независимо от флага и груза, без каких-либо формальностей, при условии

соблюдения некоторых санитарных требований. Торговые суда могут пользоваться свободой судоходства и плавания в Проливах, даже в условиях войны (ст. 4), если только Турция сама не является одной из воюющих сторон и суда не принадлежат к стране, находящейся в войне с Республикой Турция (ст. 5).

Отметим, если состояние судна отвечает санитарным нормам, что подтверждено соответствующими документами, то оно может не останавливаться в проливах и следовать транзитом без каких-либо формальностей. Если же документы отсутствуют, то следует сделать остановку для подробного санитарного осмотра, который дополнительно оплачивается. Кроме того, за проход взимается санитарный сбор (Приложение 1 к Конвенции Монтре).

Конвенция Монтре подробно регулирует проход военных кораблей через Проливы на недискриминационной основе, однако давая некоторые преимущества кораблям государств причерноморского бассейна. Например, ст. 13 Конвенции гласит, что для прохода в Проливах военных кораблей Турецкому Правительству дипломатическим путем должно быть сделано предупреждение. Нормальный срок предупреждения составляет восемь дней; однако является желательным, чтобы для держав, неприбрежных к Черному морю, он был доводим до пятнадцати дней. Статья 11 Конвенции разрешает прибрежным к Черному морю державам проводить через Проливы свои линейные корабли тоннажа, превышающего тоннаж, предусмотренный в первом абзаце ст. 14, при условии, что эти корабли следуют через Проливы в одиночку, эскортируемые не более чем двумя миноносцами.

Представляется, что основным недостатком Конвенции Монтре является отсутствие современных правил обеспечения безопасности навигации в Проливах и защиты окружающей среды, а также невключение в Конвенцию норм, определяющих порядок принятия и согласования таких правил. В то время, когда принималась Конвенция, опасность катастрофического разлива нефти или пожара, угрожающего безопасности граждан прибрежного государства, была малозначительна и поэтому такие угрозы не принимались во внимание.

Турция признает ключевую роль Конвенции Монтре в регулировании судоходства в проливах и поддержании стабильности и безопасности в регионе, тем не менее после крупной аварии, которая привела к взрыву и пожару, произошедшей 13 марта 1994 г. в

<sup>10</sup> Зимненко Б.Л. Международное право и правовая система РФ. М., 2010. С. 165.

<sup>11</sup> Implementation of the Montreux convention; Официальный сайт Министерства иностранных дел Турции // URL: <<http://www.mfa.gov.tr/implementation-of-the-montreux-convention.en.mfa>> (последнее посещение – 21 апреля 2013 г.).

<sup>12</sup> Ильинская О.И. Вопросы применения международных обычно-правовых норм // Журнал российского права. 2012. № 11. С. 121.

проливе Босфор<sup>13</sup>, турецкое правительство приняло меры по изменению правил навигации в Черноморских проливах. После этого происшествия был введен в действие Регламент судоходства в турецких проливах и районе Мраморного моря (далее — Регламент) (Marine Traffic Regulations for the Turkish Straits and the Marmara Region)<sup>14</sup>, часть положений которого противоречит Конвенции Монтре.

Само по себе изменение норм регулирования судоходства в одностороннем порядке в проливе, который используется для международного судоходства, уже противоречит принципам и основам современного международного морского права. Например, Генеральная ассамблея ООН в резолюции A/63/111 2009 г. призывает государства, пользующиеся проливами, в которых осуществляется международное судоходство, и государства, граничащие с такими проливами, и впредь сотрудничать по взаимному соглашению в вопросах, касающихся безопасности судоходства, в том числе средств предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения с судов, и приветствует сдвиги в этой связи<sup>15</sup>. Такие меры должны предприниматься согласованно всеми заинтересованными государствами с учетом их особых интересов, в ключе общепризнанных принципов международного права — принципа международного сотрудничества и принципа добросовестного исполнения международных обязательств<sup>16</sup>.

Наличие международного договора, регулирующего правовой режим судоходства в Черноморских проливах, указывает на то, что предмет правового регулирования находится в сфере международного, а не внутригосударственного права. В связи с этим отношения могут быть урегулированы в рамках изменений и дополнений к указанным специальным конвенциям государствами-участниками этих конвенций, решениями ИМО, согласованны-

ми решениями государств Черноморского региона, не противоречащими общепризнанным принципам и нормам международного права<sup>17</sup>. Любой международный договор не может быть изменен согласно воле одного из участников, а только посредством поправок, принятых всеми членами договора.

Противоречит существующему международно-правовому режиму проливов и содержание Турецкого Регламента. Так, ст. 24 Регламента закрепляет за властями Турции право временно приостанавливать движение по Черноморским проливам на основании различных обстоятельств, среди них: проведение строительных работ или исследований, спортивные мероприятия, спасение и оказание помощи, деятельность по предотвращению и устранению последствий загрязнения морской среды; операции по расследованию преступлений и аварий, а также другие подобные случаи. Особое опасение вызывала формулировка «другие подобные случаи», которая позволяла расширить список оснований для закрытия проливов.

Кроме того, устанавливался штраф за пересечение линии морских коридоров (ст. 25); Турция наделялась правом вводить обязательную лоцманскую проводку (ст. 31); судну с опасным грузом запрещалось входить в пролив, пока из него не выйдет предыдущее судно с опасным грузом (ст. 42) и т.д. Эти и некоторые другие положения Регламента противоречат принципам и положениям, установленным в Конвенции Монтре, так как ограничивают свободу транзитного прохода и судоходства в Черноморских проливах. Турецкая сторона даже изменила общепотребимые названия проливов, заменив Босфор и Дарданеллы на Стамбул и Чанкалле.

Российская позиция по данному вопросу была предельно ясна. На очередной сессии (MSC 63/7/15) Комитета по безопасности на море (Maritime Safety Committee) Международной морской организации (International maritime organization) Россия заявила, что Турция имеет полное право вводить собственные правила, направленные на обеспечение безопасности судоходства и предотвращение загрязнения, но эти правила не должны противоречить Конвенции Монтре, Конвенции ООН 1982 г., общепринятым нормам международного морского права, применяемым к проливам, и основным постановлениям Международной морской организации. Резолюция A.827(19) Генеральной

<sup>13</sup> Колодкин А.Л., Гуцуляк В.Н., Боброва Ю.В. Указ. соч. С. 224.

<sup>14</sup> Marine Traffic Regulations for the Turkish Straits and the Marmara Region; Официальный сайт ООН // URL: <[http://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TUR\\_1994\\_Regulations.pdf](http://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TUR_1994_Regulations.pdf) (последнее посещение — 21 апреля 2013 г.).

<sup>15</sup> Резолюция A/63/111. Мировой океан и морское право; Официальный сайт ООН // URL: <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N08/477/47/PDF/N0847747.pdf?OpenElement> (последнее посещение — 21 апреля 2013 г.).

<sup>16</sup> Суржин А.С. Международно-правовой режим Черного моря (включая Азово-керченскую акваторию и Черноморские проливы): автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2011. С. 19–20.

<sup>17</sup> Остапенко Е.И. Указ. соч. С. 23.

ассамблеи ИМО<sup>18</sup>, которая была посвящена принятию Регламента судоходства в турецких проливах и районе Мраморного моря, подтвердила правильность позиции России. Несмотря на утверждение Регламента, в резолюции было отмечено, что никакие его положения не могут затрагивать существующие прежде права для судов использовать пролив в соответствии с международным правом, включая нормы Конвенции ООН 1982 г. и Конвенции Монтре.

Даже если рассматривать проблему ограничения судоходства в проливе только с точки зрения Конвенции ООН 1982 г., содержащей положения, учитывающие интересы прибрежных государств пролива, позволяющей изменять регулирование в области безопасности мореплавания, предотвращения загрязнения и столкновения судов, но при этом не должны ущемляться права судов, следующих транзитом. Основным условием беспрепятственной навигации является то, что любое судно при транзитном проходе должно соблюдать общепринятые международные правила, процедуры и практику, касающиеся безопасности на море, а также предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения с судов.

Конечно, нельзя оспаривать право Турции на принятие законов и правил, относящихся к транзитному проходу и касающихся безопасности судоходства, регулирования движения судов, предотвращения загрязнения моря. Однако учитывая существование международного договора, а также международно-правовой статус Черноморских проливов, такие меры должны приниматься только на международном уровне, при содействии международных организаций (в том числе региональных).

После активных действий России и других причерноморских стран в 1998 г. Турция ввела в действие новый Регламент судоходства в турецких проливах и районе Мраморного моря (Maritime traffic regulations for the Turkish straits) (далее — Регламент 1998). Большая часть этого документа приведена в соответствии с существующим международным морским правом<sup>19</sup>, отменяются разрешительные процедуры для некоторых видов судов, круг

оснований для прекращения правительством Турции судоходства в проливах сужен, но он также содержит положения, которые не соответствуют Конвенции Монтре и Конвенции ООН 1982 г.

Например, в ст. 20 Регламента 1998 дан список оснований для остановки судоходства по проливам, среди них: форс-мажорные обстоятельства; столкновение, посадка на мель, пожар, обеспечение общественной безопасности, загрязнение и другие схожие случаи; строительные работы, как надводные, так и подводные, и другие работы в целях повышения благосостояния общества; существование угрозы для судоходства в проливах.

Особые опасения связаны с пунктом «другие схожие случаи», так как трактовать схожесть того или иного случая — прерогатива властей Турции, и нет никаких гарантий, что толкование этого положения не будет излишне расширенным.

Статья 36 Регламента 1998 позволяет прекращать судоходство в обоих направлениях в условиях недостаточной видимости, и это несмотря на существование современных технических средств навигации.

Что касается технической оснащенности Проливов, то в 2003 г. Турция закончила работу над установкой Системы автоматической идентификации (Automatic Identification System (AIS) для судоходства в проливах, а затем ввела в эксплуатацию Систему обслуживания судоходства Vessels Traffic Services (VTS). Значимость этих систем для безопасности навигации не раз подтверждалась в официальных документах. Так, в докладе на 82-й сессии Комитета по безопасности на море (Maritime Safety Committee) Международной морской организации был отмечен безусловный вклад этих систем в повышение безопасности судоходства<sup>20</sup>.

Именно введение новых систем безопасности и контроля судоходства, а не ужесточение требований и временные запреты судоходства могли привести к уменьшению вероятности инцидентов в Проливах, но Турция этим не ограничилась. Существенные запреты введены турецким Законом от 3 марта 2005 г. № 5312, которым ограничен заход во внутренние воды и территориальное море Турции. В Законе 2005 г. вопреки Конвенции ООН 1982 г. устанавливается уведомительный или даже разрешительный порядок входа иностранных судов не только в порты, но и территориальное море. На это направлено

<sup>18</sup> Резолюция А.827(19) Генеральной Ассамблеи ИМО; Официальный сайт ИМО // URL: <[http://imodocs.com/txt/data\\_www/texts/A827\\_19.php](http://imodocs.com/txt/data_www/texts/A827_19.php) (последнее посещение — 21 апреля 2013 г.).

<sup>19</sup> В тексте Регламента упоминаются: Конвенция по предотвращению столкновений судов в море (The International Convention For Preventing Collision at Sea) и Конвенция по предотвращению загрязнений с судов (MARPOL).

<sup>20</sup> Report of the maritime safety committee on its eighty-second session. 22 December 2006. MSC 82/24/Add.2. ANNEX 35. P. 3.

требование о предоставлении информации о судне и грузе за 48 часов до входа в территориальное море и о запрещении входа в них судам, не имеющим финансовых гарантий. Комитету по морским делам и береговой охране «в случае появления серьезных сомнений» дано право подвергать судно контролю, прерывая его мирный проход вопреки Конвенции ООН 1982 года, предусматривающей такие действия только с целью недопущения прохода, не являющегося мирным (ст. 24, 25 Конвенции)<sup>21</sup>.

Закон № 5312 в отношении принципов реагирования на чрезвычайные ситуации и возмещения убытков за загрязнение морской среды нефтью и другими вредными веществами (Law Pertaining to Principles of Emergency Response and Compensation for Damages in Pollution of Marine Environment by Oil and Other Harmful Substances) содержит немало других положений, противоречащих Конвенции ООН 1982 г. Например, ст. 5 Закона «Обеспечение безопасности мореплавания, жизни, имущества и окружающей среды» запрещает вход судам в территориальное море, которые не предоставили информации о судне и грузе за 48 часов до этого, что противоречит принципам, закрепленным в Конвенции ООН 1982 г.

Власти Турции в 2011 г. приняли новые директивы по применению норм предыдущих Регламентов<sup>22</sup> (Turkish Straits Maritime Traffic Order Regulations Enforcement Directives). Как и все упомянутые акты, Директивы содержат некоторые ограничения для свободы транзитного прохода, такие как основания для временного запрета навигации в проливах (п. (с) ст. 13, ст. 14, 15); нормы, закрепляющие разрешительный порядок для отдельных судов (п. (а) ст. 18) и др. Хотя, как утверждает турецкая сторона, все эти ограничения связаны в основном с повышением безопасности судоходства, они, напротив, создают дополнительные затруднения и угрозы навигации.

Как и в вопросах обеспечения безопасности судоходства, в международных проливах на суда распространяются положения всех международных договоров универсального

и регионального характера, регулирующих предупреждение загрязнения моря с судов. Конвенции ИМО, содержащие положения по предотвращению загрязнения с судов и сохранению морской среды, должны применяться с учетом критериев совместимости, установленных в ст. 237 Конвенции ООН 1982 г., которая ссылается на обязанности, установленные другими конвенциями по защите и сохранению морской среды<sup>23</sup>. Кроме того, нормы, принятые в целях обеспечения безопасности судоходства и предотвращения загрязнения морской среды, как неоднократно упоминалось, не должны ограничивать транзитный проход в проливе, который используется для международного судоходства на протяжении долгих лет.

В настоящее время Турция очень активно использует свое право по приостановлению судоходства в Черноморских проливах; меры, обоснованные безопасностью судоходства в проливах, оборачиваются неоднократным приостановлением навигации. Например, с 1 по 9 апреля 2013 г. трафик через проливы перекрывался 11 раз<sup>24</sup>, при этом иногда на срок более чем 6 часов<sup>25</sup>. С каждым годом количество кораблей, проходящих через Проливы, увеличивается, поэтому актуальность проблемы регулирования судоходства не снижается.

Все чаще высказываются мнения, что все изменения в регулировании судоходства в Черноморских проливах вызваны вовсе не соображениями экологической безопасности, а экономическими причинами. По словам бывшего специального представителя Президента РФ и замминистра иностранных дел В. Калужного, Турция нарочно мешает экспорту российской нефти через Босфор, чтобы заставить нефть перекачивать по трубопроводу Баку — Джейхан. Выступая на нефтегазовой конференции Turkiog-2004 в Стамбуле, он сказал: «Власти Турции ограничивают проход танкеров через пролив Босфор и задерживают российский экспорт нефти с тем, чтобы ускорить реализацию проекта строительства трубопровода через территорию своей страны». Нефтепровод Баку—Тбили-

<sup>21</sup> Колодкин А.Л., Гуцуляк В.Н., Боброва Ю.В. Указ. соч. С. 226.

<sup>22</sup> Turkish Straits Maritime Traffic Order Regulations Enforcement Directives (not official translation) // URL: <<http://www.infomarine.gr/maritime-news/rss-news-publications/57-new-regulations/937-turkey-turkish-straits-maritime-traffic-order-regulations.html>> Официальный сайт ИМО <[http://imodocs.com/txt/data\\_www/texts/A827\\_19.php](http://imodocs.com/txt/data_www/texts/A827_19.php) (последнее посещение – 22 апреля 2013 г.).

<sup>23</sup> Остапенко Е.И. Указ. соч. С. 19.

<sup>24</sup> Официальный сайт компании «Дарданелл шиппинг» // URL: <<http://www.dardanelshipping.com/arsiv.asp?tip=6&baslik=Strait>>; Официальный сайт ИМО // URL: <[http://imodocs.com/txt/data\\_www/texts/A827\\_19.php](http://imodocs.com/txt/data_www/texts/A827_19.php) (последнее посещение – 26 апреля 2013 г.).

<sup>25</sup> Официальный сайт компании «Дарданелл шиппинг» // URL: <<http://www.dardanelshipping.com/duyuru.asp?haberid=2971>>; Официальный сайт ИМО // URL: <[http://imodocs.com/txt/data\\_www/texts/A827\\_19.php](http://imodocs.com/txt/data_www/texts/A827_19.php)> (последнее посещение – 21 апреля 2013 г.).

си–Джейхан, о котором идет речь в заявлении Калюжного, изначально предназначался для экспорта нефти из огромных месторождений на Каспии, обнаруженных в 1970-х гг. по личному заданию первого секретаря ЦК Коммунистической Партии Азербайджана Гейдара Алиева<sup>26</sup>. Таким образом, защита окружающей среды и безопасность судоходства — лишь предлог для получения экономической и политической выгоды.

Не вызывает сомнений, что предпринятые Турцией шаги по ограничению режима судоходства стали инструментом в конкурентной борьбе за пути транспортировки каспийской нефти, что стало особенно явным после подписания в Стамбуле в ноябре 1999 г. соглашения о строительстве нефтепровода Баку–Джейхан. В то же время Турция проявляет заинтересованность в сотрудничестве с другими прибрежными странами, прежде всего с Россией, в ограничении сроков пребывания иностранных военно-морских сил, которые в соответствии с Конвенцией Монте не могут находиться на Черном море более трех недель<sup>27</sup>.

Турция использует защиту окружающей среды и обеспечение безопасности как спо-

соб оправдать неоднократное нарушение международного морского права и права международных обязательств в целях получения экономических и политических выгод. Анализ актов, касающихся международного судоходства в Проливах, принятых Турцией в последнее время, показал, что все они так или иначе нарушают нормы международного права. Несмотря на закрепленную в международном морском праве возможность введения прибрежным государством новых правил по обеспечению безопасности и защите экологии в проливах, она может быть реализована только с учетом интересов международного торгового мореплавания.

Эволюция международно-правового режима Черноморских проливов демонстрирует, что для любого международного значимого пространства есть только один путь развития регулирования — это приведение в соответствие с международным правом. Несмотря на попытки Турции в одностороннем порядке ужесточить правила судоходства в Черноморских проливах, Россия и другие причерноморские страны постепенно добиваются соответствия регулирования навигации нормам международного права.

#### Библиография:

1. Громова С. Интервью с судьей Международного трибунала по морскому праву В.В. Голицыным // *Международное правосудие*. — 2012. — № 3.
2. Зимненко Б.Л. *Международное право и правовая система РФ*. — М., 2010.
3. Ильинская О.И. Вопросы применения международных обычно-правовых норм // *Журнал российского права*. — 2012. — № 11.
4. Колодкин А.Л., Гуцуляк В.Н., Боброва Ю.В. *Мировой океан. Международно-правовой режим. Основные проблемы*. — М., 2007.
5. Коломейцева А.Ю. *Вопрос безопасности турецких проливов — экология или политика?* // *Вестник РГГУ. Серия «Востоковедение. Африканистика»*. — 2009. — №8/09.
6. Остапенко Е.И. *Правовой статус и режим проливов, используемых для международного судоходства: автореф. дис. ... канд. юрид. наук*. — М., 2012.
7. Суржин А.С. *Международно-правовой режим Черного моря (включая Азово-керченскую акваторию и Черноморские проливы): автореф. дис. ... канд. юрид. наук*. — М., 2011.
8. Язькова А.А. *Регион Большого Причерноморья: возможности развития сотрудничества и источники противоречий // Средиземноморье — Черноморье — Каспий: между Большой Европой и Большим Ближним Востоком / под ред. Н.П. Шмелева, В.А. Гусейнова, А.А. Язьковой*. — М., 2006.

<sup>26</sup> Коломейцева А.Ю. *Вопрос безопасности турецких проливов — экология или политика?* // *Вестник РГГУ. Серия «Востоковедение. Африканистика»*. М., 2009. № 8/09. С. 114.

<sup>27</sup> Язькова А.А. *Регион Большого Причерноморья: возможности развития сотрудничества и источники противоречий // Средиземноморье — Черноморье — Каспий: между Большой Европой и Большим Ближним Востоком / под ред. Н.П. Шмелева, В.А. Гусейнова, А.А. Язьковой*. М., 2006. С. 35.

9. Navigation right and freedom and the new law of the sea. Edited by Donald R. Rothwell, Sam Bateman. ISBN-90-411-1499-8.

**References (transliteration):**

1. Gromova S. Interv'y u sud'ey Mezhdunarodnogo tribunala po morskomu pravu V.V. Golitsynym // Mezhdunarodnoe pravosudie. — 2012. — № 3.
2. Zimnenko B.L. Mezhdunarodnoe pravo i pravovaya sistema RF. — M., 2010.
3. Il'inskaya O.I. Voprosy primeneniya mezhdunarodnykh obychno-pravovykh norm // Zhurnal rossiyskogo prava. — 2012. — № 11.
4. Kolodkin A.L., Guculyak V.N., Bobrova Yu.V. Mirovoy okean. Mezhdunarodno-pravovoy rezhim. Osnovnye problemy. — M., 2007.
5. Kolomeyceva A.Yu. Vopros bezopasnosti tureckikh prolivov — ekologiya ili politika? // Vestnik RGGU. Seriya «Vostokovedenie. Afrikanistika». — 2009. — №8/09.
6. Ostapenko E.I. Pravovoy status i rezhim prolivov, ispol'zuemykh dlya mezhdunarodnogo sudohodstva: avtoref. dis. ... kand. jurid. nauk. — M., 2012.
7. Surzhin A.S. Mezhdunarodno-pravovoy rezhim Chernogo morya (vkl'yuchaya Azovo-kerchenskuyu akvatoriyu i Chernomorskie prolivy): avtoref. dis. ... kand. jurid. nauk. — M., 2011.
8. Yazykova A.A. Region Bol'shogo Prichernomor'ya: vozmozhnosti razvitiya sotrudnichestva i istochniki protivorechiy // Sredizemnomor'e — Chernomor'e — Kaspiy: mezhdubol'shoy Evropy i Bol'shim Blizhnim Vostokom / Pod red. N.P.Shmeleva, V.A.Guseynova, A.A. Yaz'kovoy. — M.: Izdatel'skiy dom «Granica», 2006.
9. Navigation right and freedom and the new law of the sea. Edited by Donald R. Rothwell, Sam Bateman. ISBN-90-411-1499-8.

*Материал поступил в редакцию 27 мая 2013 г.*