

Папян Т.М.\*

## ЧОРНОМОРСЬКІ ПРОТОКИ. ПРОБЛЕМИ СУДНОПЛАВСТВА

Через чорноморські протоки закрите Чорне море з'єднується з відкритим Середземним морем та через Гібралтарську протоку – з Атлантичним океаном. Протоки з'єднують також Чорне море з Індійським океаном через Суецький канал та Червоне море. Чорноморські протоки є єдиними шляхами з'єднання чорноморських держав з відкритим морем. У разі закриття проток Чорне море буде ізольованим від інших морів та океанів. Отже, протоки - це так звані «ключі» до Чорного моря. Тому, досить природно, що встановлення відповідного правового режиму проток завжди мало життєвоважливе значення для причорноморських держав. Чорноморські протоки Босфор і Дарданелли за своїм правовим статусом є міжнародними, а за приналежністю – турецькими. Вони цілком знаходяться в межах Туреччини. І для Туреччини вони є турецькими протоками. Тому Туреччина, навіть після підписання конвенції Монтр'ю, все одне намагається в односторонньому порядку регулювати судноплавство, яке здійснюється через протоки.

На початку 1994 року на сесії ММО розглядався новий запропонований Туреччиною документ «Регулювання морського судноплавства в протоках Туреччини і районі Мармурового моря» (Регламент судноплавства в протоках). Необхідно відзначити, що Регламент 94 року не відрізнявся коректністю і відповідністю положенням конвенції Монтр'ю. Але Туреччина має на все це свої тверді погляди. В даний час, морське перевезення вантажів, передусім нафти, має небезпечний характер. Проходження руху в протоках є дуже і дуже зжати́м. Чорноморські протоки дуже вузькі. В Босфорі найвужче місце – 600 метрів, а в Дарданеллах 1300 м. Босфор та Дарданелли розмірами та конфігурацією більше схожі на ріки, ніж на частину моря. Найменша глибина фарватеру – всього 300 м. Є й інші природні особливості, що ускладнюють судноводіння в протоках. До берегів протоки безпосередньо виходить мегаполіс Стамбулу з його 12 млн. населенням, що робить ще більш екологічно напруженим судноплавство в протоках. Стамбул - це місто, що є в культурному списку всесвітньої спадщини. В середньому 25 тисяч кораблів під турецьким або під іноземними прапорами кожного року проходять через Чорноморські протоки. Російські кораблі посідають перше місце з 51 %. Потім йдуть Греція - 11%, Україна - 9%. Це турецькі статистичні данні. В останні роки, особливо з проходженням через протоки танкерів з сировою нафтою і тих, які перевозять газ, аварії, що можуть статися або вже сталися, несуть за собою забруднення навколишнього середовища. [1] В одній з останніх доповідей департаменту з морських питань Туреччини відзначалося, що транспортне навантаження на 325-кілометрову протокову зону, що включає Босфор, Дарданелли і Мармурове море, перебуває на межі пропускної спроможності. Через протоки щодня проходить у середньому 135 суден, із яких 17 — танкери. 2000 року, наприклад, через протоку пройшло понад 49 тис. суден (в обидва боки), у т.ч. майже 5 тис. нафтоналивних танкерів. Обсяг перевезеної нафти (і нафтопродуктів) перевищив 75 млн. тонн. Інтенсивність руху через турецькі протоки перевищує Панамський канал у 4 рази, Суецький — у 3 рази.

\* аспірант кафедри міжнародного права Інституту міжнародних відносин Київського національного університету імені Тараса Шевченка

Науковий керівник: проф. Задорожній О.В.

Безумовно, основною проблемою є безпека судноплавства в Чорноморських протоках. На думку англійських юристів, турецькі протоки є потенційно небезпечними для руху суден в Середземноморському регіоні. За даними газети *Lloyd List*, з 1982 року по 1994 рік в інциденти в Босфорі було залучено 294 судна, з них тільки 40 йшли з лоцманами. Велику частину подій (57%) складають зіткнення. У конвенції Монтрьо не має жодного положення, яке б регулювало питання забруднення. Це обумовлено тим, що під час підписання Конвенції не було інтересу до екологічних проблем. Була лише зацікавленість до утвердження свободи судноплавства. Але затвердження свободи проходу та судноплавства та відсутність правил щодо забруднення не означає, що Туреччина не може прийняти заходів для встановлення регулювання питань забруднення навколишнього середовища. Туреччина може прийняти заходи та використовувати права, надані їй як прибережній державі, шляхом встановлення регулювання свого режиму проходу в межах мирності.[2]

Отже, як вже відмічалось, з 1994 року було введено в дію регламент морського судноплавства в зоні проток Босфор, Дарданелли та Мармурового моря. Регламент ввів обмеження, що стосуються довжини суден, осадки, буксирування, встановив порядок руху, а також попереднє повідомлення для суден, прямуючих з небезпечними вантажами. За останній час, після введення в дію цього регламенту, аварійність в протоках значно зменшилась. Але це веде за собою те, що введеними обмеженнями наносяться певні збитки судам, що проходять протоками. Це виражається в обмеженні можливостей судноплавства, збільшується час проходу, зменшуються темпи руху флоту, відбуваються затримки суден. Обмеження безпосередньо відбиваються на економіці країн, що володіють флотами.

До того ж, до цього часу Туреччина збільшила плату за прохід суден, що робить вплив на їх фрахтові ставки і веде до їх підвищення. Немає сумнівів в тому, що регламент 1994 року має ряд положень, що направлені на посилення безпеки судноплавства. Але навігаційні обмеження, а також адміністративні, контрольні, лоцманські, митні та екологічні обмеження, передбачені регламентом, розцінюються рядом держав, особливо причорноморськими, як такі, що порушують основний принцип Конвенції Монтрьо – принцип свободи судноплавства[3]. Дуже багато держав виступило проти цього Регламенту, і Туреччина у тому ж 1994 році, щоб послабити міжнародний тиск, ввела в дію Інструкцію до застосування Регламенту. Однак, все одне залишаються протиріччя, які є між Регламентом та Конвенцією Монтрьо з одного боку, та правилами та рекомендаціями ММО з іншого. І ось такою залишається позиція Туреччини: «Питання чи буде ця Інструкція до Регламенту відповідна Конвенції Монтрьо може бути виправдане на тій підставі, що то є необхідні заходи, які мають бути прийняті для ефективного регулювання руху в протоках, і вони не є несумісними з загальноприйнятими міжнародними нормами»[4]. Протягом кількох століть міжнародно-правове регулювання торкалося лише режиму судноплавства в чорноморських протоках. Розвиток нових видів морської діяльності не зменшив значення чорноморських проток, а навпаки, значно збільшив. Саме тому, питання режиму проток потребує перегляду і, бажано, на міжнародному рівні: між державами Чорноморського басейну та іншими зацікавленими країнами.[5] Це означає, що Конвенція про режим Проток 1936 року повинна бути переглянута або доповнена новими положеннями, які охоплюють нерозв'язанні проблеми, що потребують врегулювання.

### Література

1. Ayse Nur Tutuncu Protection of the Turkish Straits from the ship-generated marine pollution. *annales xxxvii*, № 54, 105-119, 2005
2. Nihan Unlu. The Legal Regime of the Turkish Straits, volume 13.

3. Лукшин И.В. Куда ведут дороги из Черноморских проливов?// Право и политика. - 2000 - №11
4. Ayse Nur Tutuncu Protection of the Turkish Straits from the ship-generated marine pollution. *annales xxxvii*, № 54, 105-119, 2005
5. Лосев І. Севастополь – Крим – Україна: Басейн Чорного і Азовського морів у політичній та культурній історії України// Морська держава,-2003-№11, с.7-11.
6. Котляр В.С. Черноморские проливы: арена сотрудничества или конфронтации.//МЖМП.-1996.-№3.-с.79-92.
7. Саприкін. В. Експорт нафти СНД у лещатах турецьких проток. 2001р.