

Мажар Л.С.*

ЧОРНОМОРСЬКІ ПРОТОКИ БОСФОР І ДАРДАНЕЛЛИ: МІЖНАРОДНІ МОРСЬКІ СПОРИ З ПРИВОДУ ЇХ ВИКОРИСТАННЯ

Розглянуто питання використання чорноморських проток Босфор і Дарданелли Туреччиною та іншими державами в аспекті потенційних міжнародних морських спорів з приводу вказаних проток.

Ключові слова: чорноморські протоки Босфор і Дарданелли, міжнародні морські спори.

Рассмотрены вопросы использования черноморских проливов Босфор и Дарданеллы Турцией и другими государствами в аспекте потенциальных международных морских споров по поводу указанных проливов.

The article describes the usage of the Bosphorus and Dardanelles straits by Turkey and other states in the view of potential international maritime disputes concerning these straits.

Постановка проблеми. Чорноморський регіон є вразливим до конфліктів центром стику цивілізацій, на якому здавна сходилися різні культури. Регіон викликає інтерес різних сторін через можливості використання переваг чорноморського басейну в значенні транспортного коридору, видобутку й транспортування нафти і газу, риболовлі, встановленні геополітичного контролю та захистом територіальної цілісності держав [1, с.295].

Якщо розглянути чорноморські протоки Босфор і Дарданелли, то з точки зору потенційних міжнародних морських спорів, які: по-перше, знаходяться на стадії їх колишнього вирішення і невідповідності такого вирішення реаліям сьогодення, або, по-друге, ще не сформовані і не викристалізовані остаточно, або, по-третє, на стадії появи претензій з приводу певного об'єкту спору, то до таких можна віднести використання чорноморських проток Туреччиною та іншими державами без чіткого дотримання встановленого міжнародним морським правом конвенційного режиму проток.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Традиційно питання, пов'язані з проблематикою Азово-Чорноморського басейну: режим чорноморських проток, водних просторів Чорного та Азовського морів, освітлювались неодноразово українськими та зарубіжними дослідниками. Так, серед вітчизняних авторів ці питання розглядалися у працях Г.О.Анцелевича, М.О.Баймуратова, І.О.Білорус, О.В.Богдан, В.А.Василенко, О.Ф.Висоцького, С.П.Головатого, І.В.Дмитриченка, В.П.Цемко, О.М.Шемякіна, О.А.Щипцова. У дослідженнях російських науковців С.В.Гландіна, А.А.Ковальова, В.С.Котляра, А.С.Суржина також висвітлювались ці питання.

Метою статті є аналіз практики використання Чорноморських проток Босфор і Дарданелли з точки зору потенційних міжнародних морських спорів.

* аспірант кафедри міжнародного права Українського державного університету фінансів та міжнародної торгівлі

Виклад основного матеріалу. До проблемних питань Чорноморського регіону дослідники відносять серед інших також використання чорноморських проток Туреччиною та іншими державами. Статус цих проток врегульовано міжнародно-правовими нормами, насамперед Конвенцією про режим чорноморських проток від 20 липня 1936 року, підписаною в Монтрью (далі – Конвенція 1936 року), та внутрішнім законодавством Туреччини [2, с.66-71; 3, с.200-204].

Географічно чорноморські протоки складаються власне з проток Босфор, Дарданелли та поєднуючого їх Мармурового моря. Через ці протоки здійснюється єдиний вихід із Чорного моря в Середземне, а тому вони є важливим і виключно одним морським шляхом для держав, розташованих у басейні Чорного і Азовського морів, в тому числі для України. В наш час береги чорноморських проток належать одній державі — Туреччині.

Вперше режим цих проток був врегульований міжнародним правом згідно з договором, що був укладений між Візантією та Родосом у 219 році до н.е., згідно з яким встановлювалась свобода торгового мореплавання в протоках [4, с.278-279].

Після захоплення в 1453 році Константинополя турками–османами та падіння Візантійської імперії, Османська імперія закрила чорноморські протоки і таким чином Чорне море стало внутрішнім морем однієї держави - Османської імперії, яка з часом стала розглядати чорноморські протоки як предмет «споконвічного права Порти» [3, с.201]. Але в результаті історичних змін у військово-політичному становищі в наступні сторіччя статус проток змінювався, поки врешті не був врегульований Конвенцією 1936 року [2, с.66-71].

Конвенція про протоки, що була укладена 20 липня 1936 року у швейцарському місті Монтрью, діє дотепер і базується на принципі свободи проходу і мореплавання в протоках, з деякими застереженнями щодо військового мореплавання. Учасниками Конвенції 1936 року на момент її підписання були Британська імперія, Туреччина, Франція, Греція, Болгарія, Японія, Румунія, Югославія та СРСР. Згодом до Конвенції 1936 року приєдналась Італія [3, с.178-179, 202-203].

В силу правонаступництва України за міжнародними договорами СРСР, що впливає із статті 7 Закону України «Про правонаступництво України» [5], Конвенція 1936 року є чинною і для України. Це підтверджується також подібним висновком Міжнародного Суду ООН, зробленим у рішенні від 3 лютого 2009 року (справа про морську делімітацію в Чорному морі), коли Суд заявив про існування правонаступництва України за міжнародними угодами колишнього СРСР і Туреччини з питань делімітації суміжних радянсько-турецьких континентального шельфу та морських просторів виключної економічної зони у Чорному морі [6, п.175].

Конвенція 1936 року встановлює два режими: режим плавання для торгових суден і режим для воєнних суден. У мирний час торгові судна користуються правом повної свободи проходу вдень і вночі, незалежно від прапора і вантажу. При цьому виключається виконання яких-небудь формальностей, за винятком санітарного огляду під час входження в протоку, що проводиться відповідно до міжнародних санітарних правил, як удень, так і вночі з максимально можливою швидкістю. Лоцманська проводка через протоку і користування буксирними суднами є обов'язковими (курсив - наш). При проходженні протоками здійснюється сплата зборів за проходження. Крім того, за проходження із кожної нетто-тони Туреччиною стягаються санітарний і маяковий збори. Ці положення зберігають силу і під час війни, якщо Туреччина не являється в ній воюючою стороною. Деякі обмеження можуть бути введені у випадку війни, коли Туреччина є воюючою стороною. Але і тоді торгові судна, що належать країні, яка не знаходиться в стані війни з нею, будуть як і раніше користуватися правом вільного проходу, за умови, що вони не сприяють супротивникові. Проте ці судна повинні будуть проходити через протоки вдень і тільки за

вказаним владою маршрутом. Це ж стосується випадків, коли Туреччина опинилася б під загрозою війни [7].

Правовий режим, установлений Конвенцією 1936 року для військових кораблів, у свою чергу, підрозділяється на режим для кораблів чорноморських і нечорноморських держав. Для останніх установлюються визначені обмеження. Невеликі військові і допоміжні судна незалежно від прапора проходять протоки вдень, при цьому про майбутнє проходження уряд Туреччини за дипломатичними каналами повинен бути попереджений: нечорноморськими державами за 15 днів, чорноморськими — за 8 днів. Лінійні лінкори чорноморських держав і кораблі, прирівняні до них, тоннажем понад 15 000 тон проходять через протоки по одному, у супроводі не більше двох міноносців. Тільки підводні човни чорноморських держав проходять через протоки поодиночі, вдень і в надводному стані, із метою повернення на свої бази після ремонту на верфях, розташованих поза Чорним морем, або у разі їх придбання за межами Чорного моря. Туреччина сповіщається про це заздалегідь. Військові судна нечорноморських держав, до яких можуть бути віднесені тільки легкі надводні кораблі тоннажністю до 10 000 тон або які мають калібр снарядів до 203 мм, проходять загонами не більш як по 9 кораблів. Підводні човни нечорноморських держав не мають права проходження через протоки.

Із Конвенції 1936 року витікає, що нечорноморські держави не можуть проводити через протоки кораблі з ядерною зброєю, тому що вона за потужністю незрівнянна зі снарядами калібру 203 мм. Загальний тоннаж усього загому при транзиті протоками не може перевищувати 15 000 тон. Загальний тоннаж суден нечорноморських держав, що перебувають у Чорному морі, не може перевищувати 30 тис. тонн, а час їхнього перебування — 21 день. Зазначений тоннаж у виняткових випадках може бути доведений до 45 000 тон. У випадку, якщо Туреччина опиниться в стані війни або під загрозою військових дій, вона може призупинити або обмежити проходження через протоки військових кораблів.

Конвенція 1936 року встановила порядок польотів над протоками: нерегулярні польоти вимагають попередження за 3 дні, регулярні — загальне повідомлення про дати польотів [7; 3, с.178-179, 202-203].

Друга світова війна виявила недоліки Конвенції 1936 року і тому в 1946 році відбулась спроба зробити її перегляд, для чого Великобританія, СРСР, США та Туреччина обмінялися нотами з приводу правового статусу чорноморських проток. Однак, ці держави не погодились із тезою СРСР про необхідність закрити Чорне море для військових кораблів нечорноморських держав. Ця невдала спроба перегляду Конвенції 1936 року суттєво не змінила існуючий правовий режим чорноморських проток [2, с.67-68].

Проте з травня 1982 року Туреччина в односторонньому порядку розповсюдила на частину протоки Босфор дію свого внутрішнього законодавства - Регламенту порту Стамбул і ввела таким чином деякі обмеження щодо проходження суден через цю протоку. Ці обмеження мали переважно технічний характер і стосувалися безпеки судноплавства, що викликані екологічними міркуваннями, а тому на той час не було протестів з цього приводу з боку причорноморських держав. Проте в наступні роки Туреччина продовжила практику поширення в односторонньому порядку свого внутрішнього законодавства на режим проток, чим по суті вносила зміни до конвенційного правового режиму чорноморських проток, оскільки вже з 1 липня 1994 року вона ввела в дію Регламент, що поширювався на всі чорноморські протоки: Босфор, Дарданелли, а також на Мармурове море. Цей Регламент повторював основні норми Регламенту порту Стамбул 1982 року, зокрема передбачав, що усі судна зобов'язані додержувати міжнародних норм і положень, які оголошені або будуть оголошені адміністрацією стамбульського порту чи компетентними органами на підставі законодавства Туреччини. Такі дії турецької сторони викликали

стурбованість з боку інших суб'єктів міжнародного морського права, тому в листопаді 1994 році Міжнародною морською організацією (ІМО) було запроваджено нові правила, розроблені Комітетом з безпеки на морі. Однак, Туреччина продовжила фактично керуватися своїми національними правилами, не дивлячись на те, що вона погодилась з пропозиціями Міжнародної морської організації щодо рекомендаційного характеру приписів про лоцманське проведення. А у травні 1999 року згаданий Комітет, що є підрозділом Міжнародної морської організації, розглядав на вимогу Туреччини питання про зміну правового статусу чорноморських проток, проти чого заперечили кілька держав, в тому числі Росія. Однак, була прийнята пропозиція Туреччини, на користь якої клопотались США, хоча у протоколі й була відображена окрема думка Росії. У листопаді 1999 року на 21-й сесії Асамблеї Міжнародної морської організації це положення вже було закріплено як реальність хоча й з наведенням у протоколі окремої думки Росії. Ще перед цими подіями Туреччина в жовтні 1999 року вже ввела в дію інструкції, що передбачають обов'язкове (курсив - наш) лоцманське проведення суден під іноземними прапорами при проході через протоки і Мармурове море. Затверджені на 21-й сесії Асамблеї Міжнародної морської організації правила зачіпають інтереси всіх причорноморських держав, в тому числі України, так як надають Туреччині право висувати свої вимоги щодо проходу суден під іноземними прапорами (насамперед лоцманське проведення) через чорноморські протоки та встановлювати за це тарифи, тощо [2, с.68-70; 8, с.261-265].

Висновок. Підсумовуючи наведений аналіз, можна дійти таких висновків. В даний час ситуація з протоками Босфор і Дарданелли перебуває в стані колишнього вирішення міжнародного морського спору шляхом укладення Конвенції про режим чорноморських проток від 20 липня 1936 року і невідповідності такого вирішення реаліям сьогодення, зокрема намаганням Туреччини розповсюдити дію свого внутрішнього законодавства на регулювання тих питань режиму проток, що вже вирішені за Конвенцією 1936 року.

Вказана проблема ще не є міжнародним морським спором, але потенційно може в нього перерости, якщо односторонні дії Туреччини щодо зміни режиму судноплавства в чорноморських протоках будуть порушувати нормальний баланс, з одного боку, між інтересами Туреччини щодо забезпечення безпеки (екологічної та іншої) судноплавства в протоках, в тому числі через запровадження обов'язкового лоцманського проведення суден під іноземними прапорами через протоки, та з другого боку, інтересами причорноморських держав здійснювати свободу судноплавства через протоки на недискримінаційних умовах та у відповідності до положень Конвенції 1936 року. Вихід з цієї ситуації можливий як шляхом вчинення Туреччиною збалансованих односторонніх дій (наприклад, прийняття відповідного внутрішнього законодавства), так і шляхом застосування мирних засобів вирішення спорів, наприклад: по-перше, в межах інституційних механізмів - шляхом прийняття відповідних рішень Міжнародної морської організації; або, по-друге, договірним шляхом через удосконалення самої Конвенції 1936 року та приведення її у відповідність до реалій сьогодення, тобто її перегляду, однак лише державами-учасницями, оскільки відповідно до статті 27 Конвенції 1936 року її учасницями можуть бути лише держави, які підписали Лозаннський мирний договір 1923 року.

Література:

1. Неприцький О. Забезпечення миру і стабільності у Північночорноморському регіоні у контексті розширення НАТО і ЄС на Схід // Проблеми інтеграції науково-освітнього інтелектуального потенціалу в державотворчому процесі. – Випуск 4. – Тернопіль: Збруч, 2006. - С. 295-302.

2. Білорус І.О. Сучасне міжнародне морське право і морське право України. – К., 2003. – 116 с.
3. Д.Коломбос. Международное морское право. Пер. с англ. В.В.Зайцевой и Н.И.Кузьминского. Под ред. и вступ.статьей А.К.Жудро, М.И.Лазарева. Издательство «Прогресс». М., 1975. – 782 с.
4. Современное международное морское право и практика применения его Украиной / Щипцов А.А., Анцелевич Г.А., Высоцкий А.Ф., Демиденко В.В., Ищенко А.В., Переверзев С.С. – К.: Наукова думка, 1995. – 341 с.
5. Закон України «Про правонаступництво України», Відомості Верховної Ради України. – 1991, - №46. – ст. 617.
6. Case Concerning Maritime Delimitation in the Black Sea (Romania v. Ukraine), 3 February 2009, Judgment, International Court of Justice. [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://www.icj-cij.org/docket/files/132/14986.pdf>.
7. Конвенция о режиме черноморских проливов от 20 августа 1936 года // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. – М.: Изд. НКВД. 1938. – Вып. IX. – С. 61-78.
8. Шемякин А.Н., Современное международное морское право и перспективы его развития. – Одесса: ОНМА, 2003. – 316 с.