

**КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ ТАРАСА ШЕВЧЕНКА**

Інститут міжнародних відносин

На правах рукопису

Гайдабрус Тамара Михайлівна

УДК 341.225

**ПРАВОВИЙ СТАТУС ТА РЕЖИМ
ЧОРНОМОРСЬКИХ ПРОТОК**

Спеціальність 12.00.11 – міжнародне право

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук

Науковий керівник:

кандидат юридичних наук, доцент

Григоров О.М.

Київ – 2013

ЗМІСТ

| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ | 4 |
| ВСТУП..... | 5 |
| РОЗДІЛ 1. СТАНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТОК | |
| МІЖНАРОДНО-ПРАВОВОЇ РЕГЛАМЕНТАЦІЇ МОРСЬКОГО | |
| СУДНОПЛАВСТВА У ЧОРНОМОРСЬКИХ ПРОТОКАХ..... | |
| | 13 |
| 1.1. Основні правові режими використання Чорноморських проток у XVII-XIX століттях | 13 |
| 1.2. Чорноморські протоки: питання класифікації | 38 |
| Висновки до розділу 1 | 64 |
| РОЗДІЛ 2. МІЖНАРОДНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ | |
| ВИКОРИСТАННЯ ЧОРНОМОРСЬКИХ ПРОТОК..... | |
| | 67 |
| 2.1. Основні етапи формування сучасного статусу проток Босфор та Дарданелли | 67 |
| 2.2. Режим судноплавства у Босфорі та Дарданеллах | 89 |
| 2.2.1. Міжнародно-правові стандарти щодо морського судноплавства в зонах проток Босфор та Дарданелли | 92 |
| 2.2.2. Особливості транзиту військових морських суден..... | 97 |
| 2.2.3. Основні вимоги щодо повітряного транзиту | 98 |
| 2.3. Основні напрями визначення статусу Керченської протоки..... | 110 |
| 2.3.1. Українсько-російське співробітництво щодо визначення статусу Керченської протоки | 113 |
| 2.3.2. Основні підходи щодо делімітації морського простору в зоні Керченської протоки | 123 |
| 2.3.3. Правові стандарти щодо морського судноплавства в Керченській протоці | 131 |
| Висновки до розділу 2..... | 137 |

| | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| РОЗДІЛ 3. ПЕРСПЕКТИВНІ ПРАВОВІ МОДЕЛІ ПРАВОВОГО РЕЖИМУ ЧОРНОМОРСЬКИХ ПРОТОК | 141 |
| 3.1. Правова регламентація морського судноплавства в протоках Босфор та Дарданелли (практика Туреччини) | 141 |
| 3.2. Міжнародно-правове співробітництво України та Росії щодо режиму судноплавства в Керченській протоці (перспективи)..... | 151 |
| 3.3. Правові підходи інших причорноморських держав | 175 |
| Висновки до розділу 3..... | 191 |
| ВИСНОВКИ..... | 196 |
| СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ | 201 |

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ

| | |
|--------------------------|-----------------------------------------------------------------|
| ООН | Організація Об'єднаних Націй |
| ГА ООН | Генеральна Асамблея ООН |
| ІМО | Міжнародна морська організація |
| ІМВ | Міжнародне бюро мореплавства |
| ЄС | Європейський Союз |
| НАТО | Організація Північноатлантичного договору |
| ЮНЕСКО | Організація Об'єднаних Націй з питань освіти, науки і культури |
| МЗС | Міністерство закордонних справ |
| СНД | Співдружність Незалежних Держав |
| США | Сполучені Штати Америки |
| СРСР | Союз Радянських Соціалістичних Республік |
| МС ООН | Міжнародний Суд Організації Об'єднаних Націй |
| КЄК | Керч-Єнікальський канал |
| КМТП | Керченський морський торговельний порт |
| ЦУРС | Центр управління рухом суден |
| ІКАО | Міжнародна організація цивільної авіації |
| ТНК | Транснаціональні корпорації |
| ГЕФ | Глобальний екологічний фонд |
| ТДА | Транскордонний діагностичний аналіз |
| СПД | Стратегічний план дій для збереження і відновлення Чорного моря |
| ВНЗТ | Великі національні збори Туреччини |
| ГЕФ (GEF) | Глобальний екологічний фонд |
| ЮНЕП (UNEP) | Програма ООН щодо навколишнього середовища |
| МАГАТЕ (IAEA) | Міжнародне агентство з атомної енергетики |
| ЧЕП (BSEP) | Чорноморська екологічна програма |

ВСТУП

Актуальність теми дослідження. Роль і значення Світового океану в житті міжнародного співтовариства набувають в ХХІ столітті особливого значення. Нині на частку морського транспорту припадає понад 80% загального обсягу світових перевезень. Зростаючі обсяги освоєння і використання нових джерел природних ресурсів Світового океану відображають об'єктивні процеси розвитку світової економіки, потреби якої виражаються в підвищенні ролі морського транспорту, як найбільш економічного способу перевезення різних вантажів на будь-які відстані.

Протоки, що використовуються для міжнародного судноплавства (міжнародні протоки), є невід'ємною частиною світових транспортних комунікацій з різномірним правовим статусом і правовим режимом, які визначаються нормами міжнародного права, універсальними і тими, які відносяться до окремих міжнародних проток, спеціальними міжнародними договорами та законодавством держав, що межують з протоками.

Міжнародні протоки відіграють важливу роль у забезпеченні політичних, економічних і військово-стратегічних інтересів держав всього світу. Закріплення права всіх держав на вільне користування протоками в цілях морської і повітряної навігації має величезне значення для розвитку економіки та забезпечення безпеки багатьох країн світу.

Чорноморські протоки, а під ними ми маємо на увазі, насамперед протоки Босфор, Дарданелли і з'єднує їх Мармурове море, а також Керченська протока, завжди знаходилися в центрі уваги європейських держав завдяки великим економічним і політичним перевагам, які надавали контроль над ними.

Унікальним є саме географічне положення Чорноморських проток, бо вони розділяють два континенти – Європу й Азію і з'єднують три моря – Азовське, Чорне і Середземне, будучи, таким чином, єдиним виходом для чорноморських країн в теплі незамерзаючі моря і далі у Світовий океан.

За географічним розташуванням і завдяки певній залежності від режиму Чорноморських проток Чорне море дещо відрізняється за своїм статусом і режимом використання від інших регіонів Світового океану, що обумовлює необхідність всебічного дослідження історії формування статусу, а також режиму, як безпосередньо Чорноморських проток так і Азово-Чорноморського басейну взагалі.

Протягом тривалого історичного періоду Чорне море розглядалося з позиції концепції “закритих”, “регіональних”, “окраїнних” морів, однак статус даного простору конвенційно визначився в 1994 році, з набранням чинності Конвенцією ООН з морського права 1982 року і віднесенням його до категорії “замкнених або напівзамкнених морів”. Разом з тим положення Конвенції про режим Проток 1936 року встановлюють особливий, характерний лише для даного простору режим, виділяючи при цьому наявність особливих інтересів і, відповідно, володіння особливими правами для прибережних держав.

Інтенсивність використання просторів Чорного моря обумовлюють необхідність вивчення законодавств прибережних держав, а також їх аналіз на предмет відповідності положенням Конвенції ООН з морського права 1982 р., Конвенції Монтре 1936 р. та іншим міжнародно-правовим актам.

Створення транспортних коридорів у Чорноморсько-Азовському регіоні та інтенсивна господарська діяльність викликали різке загострення комплексу екологічних проблем. Тяжкий стан навколишнього середовища регіону обумовлює необхідність створення і впровадження ефективних міжнародно-правових механізмів охорони морських просторів Азово-Чорноморського басейну із залученням і нечорноморських держав, що знаходяться в басейні р. Дунай, яка впадає в Чорне море, і, таким чином, також несуть частку відповідальності в справі відновлення і збереження навколишнього середовища розглянутого простору, що є в останні десятиліття одним з найбільш екологічно депресивних регіонів Світового океану.

Важливим є і питання визначення зон юрисдикції держав в Азовському морі і Керченській протоці, які в 2003 році положеннями низки двосторонніх

міждержавних угод були визнані історичними внутрішніми водами Російської Федерації та України. Разом з тим, в рамках переговорного процесу, розпоча- того ще в 1996 р., проведено вже більше тридцяти п'яти зустрічей, але сторо- ни досі не вирішили ключові питання делімітації.

Таким чином глобальні зміни, що відбулися в 90-х роки ХХ століття внаслідок розпаду СРСР, призвели до свого роду реструктуризації всієї проб- леми Чорноморських проток.

Прийняття причорноморськими державами нових національних актів щодо регулювання Чорноморських проток, трансформація режиму Чорномор- ських проток, договірний процес визначення статусу та режиму, а також стан делімітаційного процесу морських просторів Азовського моря і Керченської протоки демонструють актуальність даної проблеми. Разом з тим вирішення кожної з названих проблем правового характеру потребує насамперед визна- чення сучасних правових особливостей режиму судноплавства в зоні Чорномор- ських проток, саме цим зумовлюється актуальність обраної теми дослідження.

Теоретичну основу дисертації склали праці вітчизняних і закордонних вчених, в яких досліджуються питання використання та визначення правового статусу чорноморських проток. Питання правового режиму чорноморських проток почали висвітлюватися впродовж останніх двох десятиліть переважно в роботах таких вітчизняних авторів, як Г.О. Анцелевич, М.О. Баймуратов, І.О. Білорус, О.В. Богдан, В.А. Василенко, О.Ф. Висоцький, А.І. Дмитрієв, І.В. Дмитриченко, В.П. Цемко, О.М. Шемякін, С.П. Головатий, В.І. Сапожников, О.А. Щипцов, Б.А. Дранов, В.С. Котляр, І.В. Лукшин, Г.К. Прозорова, І.І. Каракаш, В.П. Кириленко, Т.Р. Короткий, Л.П. Сперанська, А.С. Тимошенко, Е.Н. Шевчук, Л.Д. Тимченко, Г.А. Глазунов, Л.А. Іванащенко, С.О. Малінін, А.А. Ковальов, Р. Мамедов, Ю.Б. Марков, С.В. Молодцов, П.В. Саваськов.

У дослідженнях російських науковців С.В. Гландіна, А.А. Ковальова, А.С. Суржина, К.А. Бекашева, О.М. Вилегжаніна, В.М. Гуцуляка, Ю.А. Іванова, М.І. Лазарева також висвітлювались ці питання.

Серед іноземних авторів слід зазначити А. Теодореску, Ван Дік Джона, Річардсона Вільяма, Д. Педуряна. Х. Улусоя, Д. Мазілу, К. Хакапаа, Я. Броунлі, Е. Брюеля, П.М. Дюпюї, Дж. Коломбоса, Д. О'Коннела, А. Кассезе, М. Шоу.

Віддаючи належне науковому доробку авторитетних дослідників, необхідно відзначити відсутність комплексного аналізу міжнародно-правового регулювання та використання Чорноморських проток, отже ці питання потребують подальшого дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційне дослідження виконано в рамках наукової теми “Правові засади співпраці України з міжнародними інтеграційними об'єднаннями: теорія і практика”, яка є частиною планової теми Інституту міжнародних відносин Київського національного університету імені Тараса Шевченка “Україна у міжнародних інтеграційних процесах” (номер державної реєстрації 11БФ048-01).

Мета і завдання дослідження. Метою цього дослідження є комплексне теоретичне опрацювання правових питань міжнародного співробітництва у сфері визначення правового статусу та режиму використання чорноморських проток.

Для досягнення зазначеної мети автором поставлено такі завдання:

- провести аналіз становлення, розвитку та сучасний стан міжнародно-правового регулювання використання Чорноморських проток;
- проаналізувати міжнародно-правові акти, документи міжнародних організацій, сучасні доктринальні розробки з питань визначення правового статусу Чорноморських проток;
- дати загальну характеристику процесу конвенційного закріплення поняття “Чорноморські протоки”;
- виробити рекомендації щодо договірної закріплення режиму Азовського моря та Керченської протоки;
- дослідити та оцінити ефективність національного законодавства України та Російської Федерації щодо визначення правового статусу та використання Керченської протоки;

– оцінити ефективність діючих міжнародно-правових та національних норм щодо процесу формування правового статусу та режиму використання Чорноморських проток;

– визначити динаміку змін правового режиму Чорноморських проток;

– дослідити закріплення статусу та режиму Азовського моря і Керченської протоки в рамках договірному процесу України та Російської Федерації.

Об’єктом дослідження є міжнародні правовідносини, що виникають в процесі співробітництва держав у сфері використання Чорноморських проток.

Предметом дослідження є багатосторонні та двосторонні міжнародні договори, національне законодавство України та інших причорноморських держав, акти міжнародних організацій щодо використання та охорони навколишнього середовища чорноморських проток.

Методологічна основа дослідження. Методологічну основу дисертаційного дослідження складає система взаємопов’язаних загальнонаукових та спеціальних методів наукового дослідження, застосування яких забезпечує достовірність знання та вирішення поставлених цілей та завдань. У ході виконання дисертаційної роботи використовувався широкий спектр методів дослідження, зокрема методи діалектико-матеріалістичної філософії, формальної логіки, системного, структурного і функціонального аналізу, застосовані як загальні методи наукового пізнання явищ об’єктивного світу. Центральне місце в дослідженні зайняли спеціальні юридичні методи: формально-юридичного аналізу і порівняльно-правового методу, що застосовувались у аналізі договірному регулювання міжнародних відносин у сфері використання Чорноморських проток. За допомогою формально-юридичного методу проаналізовано також зміст міжнародно-правових актів, а також досліджено їх імплементацію у національне законодавство України. Історичний метод використаний у дослідженні питання формування статусу та режиму використання Чорноморських проток. За допомогою порівняльно-правового методу встановлено особливості міжнародно-правового регулювання співробітництва різних країн у

сфері використання Чорноморських проток. На основі методу системного аналізу і методу прогнозування розроблено рекомендації і пропозиції щодо сучасного міжнародно-правового статусу та режиму використання Чорноморських проток.

Наукова новизна одержаних результатів роботи полягає у тому, що вперше у вітчизняній науці проведено комплексне дослідження розвитку, стану та перспектив розвитку міжнародно-правового регулювання використання Чорноморських проток на основі спеціального вивчення правових категорій міжнародного публічного права та міжнародного морського права.

У проведеному дослідженні:

вперше:

- здійснено історико-правове дослідження, починаючи з XVII століття, правових особливостей використання Чорноморських проток;
- надано авторське визначення поняттю “Чорноморські протоки”;
- здійснено комплексний аналіз правових механізмів та інструментів щодо режиму використання Чорноморських проток;
- виявлено необхідність чіткого юридичного закріплення за Азовським морем статусу внутрішніх вод, що належать двом прибережним державам: Україні та Російській Федерації. Запропоновано провести делімітацію вод Азовського моря відповідно до прийнятого у міжнародному морському праві порядку, а саме – по поверхні води, що в майбутньому спростить процедуру використання просторів Азовського моря;
- доведено необхідність віднесення Азовського моря та Керченської протоки до категорії “природного ресурсу, що розділяється двома державами”. Доцільність запропонованої концепції визначається змістом відповідних прав та обов’язків України і Росії, що впливають з неї.

отримали подальший розвиток:

- аналіз процесу розвитку міжнародно-правової регламентації використання Чорноморських проток;

- визначення діючого правового статусу Чорноморських проток;
- дослідження правової бази для реалізації положень та стандартів, розроблених державами щодо використання Чорноморських проток;
- осмислення окремих аспектів нормативно-правової бази України в сфері режиму використання Чорноморських проток;

удосконалено:

- аналіз тенденцій та основних напрямків міжнародної співпраці у сфері сучасного використання Чорноморських проток.

Практичне значення одержаних результатів. Результати дисертаційного дослідження можуть бути використані у науково-дослідній діяльності для подальшого дослідження проблем правового регулювання міжнародних відносин між різними країнами та у науково-педагогічній діяльності при викладанні курсів міжнародного права, міжнародного морського права. Результати дослідження визначаються актуальністю та новизною розглянутих в дисертації проблем, орієнтованістю на вдосконалення нормативно-правової бази, що забезпечує ефективне співробітництво України з міжнародними організаціями та окремими державами щодо використання Чорноморських проток. Теоретичні висновки і положення дисертаційного дослідження заповнюють прогалину у дослідженні і удосконаленні міжнародного правового регулювання Чорноморських проток. Отримані результати можуть бути використані у науково-дослідному напрямку – для проведення подальших досліджень у цій сфері й інших суміжних галузях.

Апробація результатів дослідження. Основні положення дисертаційного дослідження розглядалися на засіданнях кафедри міжнародного права Інституту міжнародних відносин Київського національного університету імені Тараса Шевченка та оприлюднені на таких наукових конференціях: Міжнародній науково-практичній конференції “Актуальні проблеми міжнародних відносин” (Україна, м. Київ, Інститут міжнародних відносин Київського національного університету імені Тараса Шевченка, 21 жовтня 2010 р.;

тези опубліковано); Міжнародній науково-практичній конференції “Шевченківська весна” (Україна, м. Київ, Інститут міжнародних відносин Київського національного університету імені Тараса Шевченка, 23 березня 2011 р.; тези опубліковано); III Всеукраїнській науково-практичній конференції “Сучасна наука: теорія і практика” (м. Запоріжжя, 28-30 листопада 2012р).

Публікації. Основні положення дисертаційного дослідження викладені у чотирьох наукових статтях, які було опубліковано у фахових виданнях України та трьох тезах доповідей на науково-практичних конференціях.

Структура дисертації підпорядкована меті та завданням дослідження. Дисертація складається з переліку умовних позначень, вступу, трьох розділів, які мають 8 підрозділів, висновків і списку використаних джерел. Повний обсяг дисертації – 220 сторінок, в тому числі список використаних джерел – 20 сторінок (200 найменувань).

РОЗДІЛ 1
СТАНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТОК
МІЖНАРОДНО-ПРАВОВОЇ РЕГЛАМЕНТАЦІЇ МОРСЬКОГО
СУДНОПЛАВСТВА У ЧОРНОМОРСЬКИХ ПРОТОКАХ

1.1. Основні правові режими використання Чорноморських проток у XVII-XIX століттях

Чорноморські протоки, під якими мають на увазі протоки Босфор і Дарданелли та Мармурове море, що їх поєднує, завжди перебували в центрі уваги європейських держав. Унікальним є саме географічне положення проток, оскільки вони розділяють два континенти – Європу й Азію і з'єднують два моря – Чорне та Середземне, створюючи, таким чином, єдиний вихід для Чорноморських країн у теплі незамерзаючі моря і далі у Світовий океан.

Важко переоцінити значення Чорноморських проток як єдиного виходу з Чорного моря. Історично так склалося, що питання це надзвичайно складне та суперечливе. Навряд чи можливо назвати іншу міжнародну проблему, яка б зберігала таку актуальність протягом кількох століть, та так і залишилася невирішеною.

Питання про судноплавство в Чорному морі та з'єднуючих його з іншими морями протоками має історію, яка бере свій початок ще в старі часи. Чорне море було одним із центральних пунктів торгівлі старого світу. На його узбережжі сходилися торговельні шляхи із Середньої Азії та Індії; через Дон і Дніпро пролягав великий торговельний шлях до Північної Європи; Дарданелли і Босфор з'єднували Чорне море із цивілізованими народами античного світу, які населяли береги Середземного моря. Тому зрозуміло, що володіння входом у Чорне море, володіння протоками, що зв'язують його з морями, які омивають береги культурних держав Європи, приносило в ті часи й зараз

значні вигоди. Саме через ці вигоди починаються і тривають по нині суперечки щодо права судноплавства через протоки [4, с. 80].

Історично так склалося, що імперії, які контролювали Турецькі протоки, прагнули панувати і над Чорним морем також. Це стосувалося Візантійської та Османської імперій. Наприклад, основною метою Султана Османської імперії Баязида Йилдирима була побудова в 1390 р. верфі Джеліболу, для того щоб захопити контроль над протоками Стамбул (Босфор) та Каннакале (Дарданелл) і таким чином тримати морські шляхи, що ведуть до Стамбула та Чорного моря, під своїм контролем. Слідуючи своїм амбіційним намірам, він увів систему інспекції для суден, які здійснювали прохід протоками Стамбулу, відмовляючи в дозволі тоді, коли вважав це за доцільне. Більше того, намір Баязеда захопити Стамбул був продемонстрований його рішенням побудувати Анатолійську Фортецю. Менш ніж за сто років по тому Мехмед Завойовник побудував Фортецю Румелі, що стала “прелюдією” до його історичного завоювання Стамбулу. Це було зроблено для того, щоб дати можливість туркам володарювати двома сторонами протоки Стамбул [4, с. 84-85].

У 1453 р. розпадається Візантійська імперія. Захоплення Константинополя турками не могло не вплинути на чорноморську торгівлю.

Уже на перших порах потрібно було регулювати відносини Порти, Генуї та Венеції, особливо саме Генуї, оскільки в її руках зосередилася чорноморська та константинопольська торгівля. Торгове верховенство генуезька республіка мала внаслідок дружніх відносин із турками, які вона підтримувала з моменту їх першої появи на Чорному морі. Уже в 1387 р. галатяни отримали від Мурада I повну свободу торгівлі як “найбільш сприятливі нації”. Під час захоплення Константинополя турками галатяни піднесли Магомету II ключі від свого міста і отримали за свою покірність капітуляцію, за якою їм на умовах данини дозволялася сухопутна та морська торгівля на турецьких володіннях. Але пізніше Генуя відмовилась від своїх Чорноморських колоній, поступившись ними зі всіма своїми правами банку Сант-

Джорджіо за договором від 25 листопада 1453 р. [180, с. 200]. Генуезці остаточно втратили чорноморську торгівлю і право судноплавства через протоки під своїм прапором.

Венеція у 1454 р. уклала мирний договір з Портою, за яким їй надавалася повна свобода морської та сухопутної торгівлі між договірними сторонами та заступництво її купецьким суднам. У тому ж самому році договір [197, с. 85] було доповнено кількома статтями, згідно з якими: 1) венеціанські товари, не продані в Константинополі, могли бути вивезені безмитно будь-куди; 2) судна, що проходили повз Константинополь, зобов'язані були заходити в його порт, і, у разі потреби у провіанті, зобов'язувалися запасатися ним тільки в Константинополі; 3) дозволялося вивозити з Чорного моря невірників – християн і християнську власність і у випадку продажу, з ціни платилося мито 2%; вивіз із Чорного моря невірників-магометан і магометанської власності заборонявся [196, с. 45].

Таким чином, у той час Порта ще дозволяла свободу торговельного судноплавства через протоки. Але вона зміцнила береги Босфору, а в 1463 р. зміцнені були й береги Дарданелл, – поблизу давніх міст Сеста і Абідоса були зведені берегові форти – Седдиль-Бар на європейському і Чанак-Каласси на азійському боці. З того часу прохід іноземних суден через Геллеспонт було заборонено без дозволу начальників цих фортів. З цією метою там була влаштована особлива корабельна станція, облаштована захисними знаряддями [197, с. 86]. У той самий час турки завоювали узбережжя Чорного моря: у 1461-1462 рр. були підкорені Синоп, Амастрис, Трапезундська імперія, а в 1475 р. і могутня Каффа і Тана [197, с. 87].

Але, незважаючи на все це, абсолютної заборони на торговельне судноплавство через протоки не було. Відносини з Венецією продовжувалися, договори відновлені у 1513 р. із султаном Селімом були підтверджені у договорі із Сулейманом I, а саме, підтверджувалися взаємна свобода торгівлі, право венеціанців торгувати з Константинополем, Перою, Каффою, причому воно поширювалося на Єгипет та Сирію. Крім того, було встановлено, що

венеціанські судна підлягали огляду тільки при вході у Дарданелли і Константинополь, а не в Галліполі [155, с. 10-11].

Свобода торгівлі була обумовлена і в договорах Порти з деякими іншими державами, наприклад у договорі Баязида II із Фрідрихом Арагонським, королем неаполітанським від 1498 р., і в договорі 1482 р. з великим магістром родоських іоаннітів [197, с. 89]. Однак сумнівно, що ця свобода поширювалася і на судноплавство в Чорному морі, оскільки про це в договорах не згадується, а із ознайомлення з капітуляціями Порти про торгівлю та судноплавство, можна зробити висновок, що доступ у Чорне море відкривався іноземним суднам лише за особливим дозволом або за особливих умов.

Епоха панування над протоками Османської імперії характеризувалася нетерпимістю до інших націй. Міжнародної регламентації не існувало, одностороння воля держави, що володіє як усім узбережжям закритого моря, так і обома берегами проток, диктувала свої правила, а інші держави, визнаючи повне панування над морем однієї держави, намагалися домовитися з Портою лише про індивідуальні привілеї для себе [157, с. 55-58].

Перші згадки щодо проходу русинів через Босфор і Дарданелли з'явилися ще в 626 р., візантійські джерела вперше згадують про їхню появу біля стін Константинополя: грузинський монах Григорій Мтацминделі писав у своєму творі, що скіфи – русини під проводом вождя Хагана – обложили місто з суші та моря, причому сили були такі великі, що “усе море навколо міста наповнилось ворожими човнами” [97, с. 232]. Таким чином, уже в період Староруської держави постало питання про мореплавання слов'ян на Чорному морі та про Чорноморські протоки. Своє право мореплавства слов'яни затверджували мечем і дипломатією. Питання про прохід через протоки юридично поки не ставиться, але зазначене істориками перебування руських купців у портах Близького Сходу дає підстави припустити, що в цих портах були і руські торгові човни.

Захопивши Константинополь, османи спрямували свою увагу на Чорне море. Це дуже ускладнило торговельні зв'язки Криму із Західною

Європою. Протягом багатьох століть спочатку Київська Русь, а потім Московська держава були тісно пов'язані політичними, економічними та ідеологічними відносинами з Візантією. Жваві торгові зносини з Візантією та Кримом не припинялися навіть у найважчі часи. У результаті втрати незалежності Кримським ханством у 1478 р. і захоплення Терцією наприкінці XV–XVI ст. Валахії і Молдови Чорне море було остаточно відрізане від світових торговельних шляхів, перетворившись у внутрішнє море імперії [97, с. 321].

На початку XVIII ст. Османська імперія відмовляла в праві на прохід через протоку Стамбул у Чорне море всім суднам, що ходили під іноземними прапорами, включаючи торгові судна, тим самим запобігаючи доступу будь-якої іноземної сили. Як пояснювалося у листі, написаному від імені Султана Мустафи II, але відправленому після зміщення його наступником Ахмедом III: “Чорне море перебуває під контролем та владою ні якої іншої держави, окрім моєї, і угода моя така, що жодному, навіть найменшому човну, не буде дозволено проходити в Чорне Море”.

Також турки у переговорах із російським урядом висунули тезу про відсутність прецедента іноземного судноплавства в Чорному морі, про “незайманість” Чорного моря [59, с. 198].

На нашу думку, режим проходу суден через протоку Стамбулу під час панування Османської імперії можна поділити на чотири періоди.

Перший період охоплює час від завоювання Стамбулу у 1543 р. до середини XVI ст., коли Чорне Море було повністю під контролем Османської імперії і іноземним суднам був заборонений прохід до моря без особливого дозволу.

Другий період охоплює час від середини XVI ст. до кінця XVIII ст., коли Чорне море мало статус внутрішнього моря Османської імперії.

Третій період охоплює час після підписання Кучук-Кайнарджийського договору у 1774 р., коли російським торговельним суднам був дарований дозвіл для плавання в Чорному морі.

Протягом четвертого періоду, після Кримської війни, протоки зберегли міжнародний статус, який застосовувався і до військових суден також.

Кожний із зазначених періодів характеризувався своїми специфічними процедурами та умовами для проходу [186, с. 12].

Османська імперія господарювала над усім Чорноморським узбережжям, з огляду на це Чорне море було фактично її внутрішнім морем, використання Чорноморських проток було внутрішньою справою. Наприкінці XVII ст. ситуація суттєво змінилась.

Принципово нове положення у русько-турецьких відносинах виникло внаслідок об'єднання України з Росією у другій половині XVII ст. Після Андрусівського перемир'я в 1667 р. до Росії відійшла вся Лівобережна Україна, а також м. Київ. Це означало, що кордони Російської держави щільно наблизилися до північних берегів Чорного моря. Це означало також, що питання про вихід до Чорного моря і свобода торгового судноплавства у Чорноморському басейні мало бути поставлене і вирішене. “Дунай і Волга, – писав Маркс, – ці дві гігантські річки Європи, Дністер, Дніпро і Дон – усі вони утворюють природні канали для сплаву внутрішніх продуктів у Чорне море; ми говоримо Чорне море, так як і до Каспійського моря можливо дістатися тільки через Чорне море” [98, с. 383-384].

Слід зазначити, що початком боротьби за вихід до Чорного моря можна вважати Русько-турецьку війну 1677-1681 рр. (з боку Османської імперії це була спроба захопити Запоріжжя та Лівобережну Україну). У 1672 р. турки захопили у Речі Посполитої м. Кам'янець-Подільський, усю Подолію та ін. землі.

Для відсічі агресії з боку Османської імперії європейські держави (Австрія, Польща, Венеція і деякі германські князівства об'єдналися у Священну лігу і розпочали війну з Туреччиною. З 1686 р. війну з Туреччиною відновляє Росія. Формально Росія приєдналася до Священної ліги пізніше, у 1697 р. Рішення відвоювати вихід саме до південних морів було продиктоване об'єктивною необхідністю. З часів об'єднання України з Росією основна полі-

тична активність Росії була направлена на південь, південні оборонні рубежі могли стати базою для подальшого просування до моря, створення Священної ліги давало Росії союзників у боротьбі з Туреччиною та Кримом.

Петро I приступив до будівництва Азовського флоту і в 1696 р. взяв Азов. Таким чином Росія вийшла на узбережжя Азовського та Чорного морів. Тепер питання про вхід та вихід у Чорне море набрало міжнародного характеру та склало згодом важливу частину так званого східного питання.

Антитурецька коаліція йшла до розпаду. Союзники Росії по “Священній лізі” намагалися закінчити війну з Туреччиною. На Карловицькому конгресі учасники коаліції – Австрія, Венеція і Польща – відмовились вести узгоджену політику і уклали сепаратні мирні договори з Туреччиною на основі принципу “*uti posseditis*”. Росія обмежилася перемир’ям на два роки за умови укласти протягом цього часу мир або довготривале перемир’я [93].

Поширення капіталістичних відносин супроводжувалося появою нових міжнародно-правових ідей. У 1609 р. голландець Гуго Гроцій виступив у своєму творі “*Mare liberum*” за свободу морів. Положення, висунуті Гроцієм, не отримали одразу загального визнання. Проти Гроція виступив англієць Джон Сельден, який видав у 1635 р. працю під назвою “*Mare Clasum*”. Полеміка між Гроцієм і Сельденем відображала гостре суперництво Голландії і Англії – наймогутніших морських держав того часу [93].

Відсутність єдності в поглядах на закрите море знайшло відображення і в літературі пізніших часів. Автор відомого курсу міжнародного права Франц Ліст розуміє під “*Mare Clasum*” такі моря, які розташовані в судноплавному з’єднанні з відкритим морем і територіально належать одній навколишній і прибережній державі лише в тому випадку, якщо ця держава повною мірою панує над цим з’єднанням їх із морем [92, с. 102-103].

Іншу точку зору вже в ХХ ст. висловлював Ф. Мартенс, він стверджував, що у нинішній час не тільки океани, але і їх частини, з’єднані з відкритим морем, визнаються вільними і загальнодоступними, “хоча б вони були оточені володін-

нями однієї держави”, з цього виходить “що не більш ґрунтовні були домагання Порти на Мармурове море і Чорне, навіть, коли воно було оточено володіннями турок” [98, с. 382]. Але цю позицію не можливо прирівнювати до тих історичних умов. Позиція Туреччини, яка вважала Чорне море закритим, на основі того, що вона володіє двома берегами і виходами з нього, не суперечила правовим поглядам того часу. Але в цьому була своя недосконалість. Достатньо було Росії заволодіти будь-якою частиною турецького узбережжя, щоб уся юридична конструкція турецької монополії у Чорному морі виявилась зруйнованою [59, с. 111].

Петро I не зміг розв’язати чорноморську проблему. Однак значення цієї епохи в історії боротьби за свободу судноплавства в Чорному морі і протоках величезне.

У 1735-1739 рр. тривали російсько-турецькі війни. У 1739 р. був підписаний Белградський Трактат, єдине, що відповідало в цьому трактаті інтересам Росії, була відмова Туреччини від Азова з прилягаючою територією. Однак, відмовляючись від Азова, турки ставили неодмінною умовою руйнування фортеці і перетворення всієї відданої території у бар’єр між двома державами. Разом з тим Белградський трактат підтверджував заборону Росії мати флот на Азовському та Чорному морях [10, с. 221-222].

До кінця XVIII ст., коли Росія захопила північне узбережжя Чорного моря, ідея зробити вільну торгівлю в тому регіоні була підтримана османськими купцями, особливо османськими греками, що жили на островах Егейського моря і які були добровольцями у цій справі. Що зіграло головну роль, то це було російське бажання мати торгівлю, проведену в їхні порти, та залучення греків, щоб тримати їх під своїм контролем. Судновласники, які були зацікавлені в морській торгівлі в Оттоманській імперії та хотіли вести торгівлю з Росією, повинні були отримати дозвіл та прийняти умови, встановлені в договорах щодо проходів через Босфор, та ходити до інших іноземних територій. Ці документи називалися *Izn-i sefine*, вони існують і сьогодні у вигляді серії записних книжок в архівах Османської імперії Прем’єр-міністра. Ці документи, що включали дозволи на прохід, надані

мусульманським та немусульманським суб'єктам Оттоманської імперії, дуже цінні для відтворення умов морського транспортування Оттоманської імперії. З цих дозволів *izn-i sefine* можна дізнатися імена та національності капітанів, тип судна, кількість команди, були вони мусульманами чи не мусульманами, види товарів, що транспортувалися, порт, звідки вони брали ці товари, та їх призначення. Дозволи, які давали права на прохід Чорного моря, показують, що вони були надані для подорожей до російських портів через усе Чорне море.

Росія захопила форт Азаяк у 1739 р. і Тайган у 1769 р. та установила там портові міста Херсон у 1778 р. та Одеса у 1794 р. Після отримання Криму в 1783 р. Росія зайняла місце одного з найважливіших портових міст на північному узбережжі Чорного моря [170]. У тому ж самому році у Криму був закладений порт і місто Севастополь (у перекладі “Знаменитый город”).

Після підписання Кучук-Кайнарджийського договору у 1774 р., Росія здобула вихід до Чорного моря. До неї переходили Азов, Керч, Єникале, Кінбурн у гирлі Дніпра та територія між Дніпром та Бугом. За Росією та Туреччиною утвердилося рівне “вільне та безперешкодне плавання купецьким суднам” “у всіх морях, що омивають їх землі”; було дозволено прохід усіх комерційних суден через протоки [117, с. 98]. Кучук-Кайнарджийський мирний договір складається з 28 статей, що охоплює складний комплекс питань політичного, економічного та правового характеру. Але договір обходив питання про право Росії утримувати військовий флот на Чорному морі, Белградський трактат 1739 р. прямо забороняв це.

Таким чином, була вирішена одна частина проблеми проток – питання про прохід торгових суден. Росія перша отримала це право, і важливо відмітити, що саме Росія домоглася потім такого самого права для інших держав, що здійснювали торгові операції на Чорному морі. Іноді забувають про цю ініціативу Росії, змішуючи два різних боки російської політики: ставлення Росії до проходу через протоки торгових суден і її ставлення до проходу військових суден. Між тим так само наполегливо, як Росія завжди

заперечувала проти допуску в Чорне море військових суден нечорноморських держав, так само завзято вона домогалася допуску туди торговельних суден усіх держав. В інтересах торгових зносин російський уряд наполягав на допуск у Чорне море іноземних торговельних суден, але разом з тим є всі підстави вважати, що торгівля не виграє, а постраждає, якщо в цьому морі з'являться військові судна чужих держав [117, с. 100-101].

Кримське ханство ставало незалежним від Туреччини. Порта виплачувала Росії 4 млн руб. контрибуції. Південна Україна і Росія віднині ставали захищеними від татарських наскоків [194]. У цей період росіяни вели торгівлю в Чорному морі в два етапи: перший – це початок 1743 р. та до Кучук-Кайнарджийського договору, датованого 1774 р. Тоді вони могли торгувати тільки через залучення суден під османським прапором. Другий – після 1774 р. їм було дозволено судноплавство під прапором Росії [194]. Серед турецько-російських договорів, підписаних у XVIII ст., тільки Кучук-Кайнарджийський договір поклав край статусу Чорного моря як Турецького озера та зробив протоки предметом міжнародного обговорення. Згодом Австрія в 1783 р., Франція та Англія у 1802 р. і пізніше інші маленькі європейські держави отримали дозвіл на право проходу протоками та на пряму торгівлю з Росією.

Невдовзі після того, як Росія отримала право на вільну торгівлю для своїх суден, як це передбачено ст. 11 Кучук-Кайнарджийського договору, вона захотіла отримати право плавання в Чорному морі. Російським суднам було дозволено плавати в Чорному морі через протоки тільки після інспекції у фортеці Румелі (Rumeli Hisari) для контролю та виявлення будь-яких заборонених товарів на експорт. Але Росія хотіла проходу для всіх своїх суден та пред'явила вимоги, що її військові судна будуть користуватися проходом як беззбройні комерційні судна під час війни у 1768-1774 рр. Османська імперія відмовила у цій вимозі, що стало предметом напружених переговорів між російським послом та османськими державними діячами [194].

Договір під турецькою назвою *Aynalıkavak Tenkihnamesi* (1779) та торгова угода (1783) були підписані для того щоб зробити нові торговельні домовленості з новими умовами. Згідно з ними найбільше комерційне російське судно може мати ємність 25 т, а найменше – 2 т. Вони також повинні були сплачувати податок у розмірі 300 аксе, щоб пройти протоками [186].

Незважаючи на всі ці угоди, на практиці Росії було не легко проходити Босфор та торгувати незалежно в Чорному морі. Зокрема, час від часу суперечки про транспортування товарів ставали перешкодою для проходу суден. Державні діячі Османської імперії були не згодні дозволити, щоб зернові культури, необхідні у Стамбулі, були транспортовані до інших країн. Згідно із заключними договорами Росії було дозволено транспортувати товари до інших країн, тільки якщо не було потреби в них у Османської імперії.

Таким чином, загалом 445 російських торговельних суден пройшли протокою Стамбул у Чорне море у 1774-1787 рр. [186]. Однак, коли розпочалася війна між Османською імперією та Росією, торгівля була призупинена і турки заборонили прохід для всіх іноземних суден через протоки.

Через 10 років після закінчення другої русько-турецької війни події, що відбувалися на той час, переконали Туреччину в тому, що небезпека загрожує їй не з півночі, не з боку Росії, а з півдня, і що угода між Туреччиною і Росією є кращим засобом для захисту інтересів обох держав та їх безпеки. Поштовхом російсько-турецького зближення послужила агресивна політика Франції у східній частині Середземноморського басейну. Французькі війська Наполеона Бонапарта захопили Північну Італію, зайняли Іонічні острови, ряд фортець на Албанському узбережжі і влітку 1798 р. вторглися в провінцію Османської імперії – Єгипет. Турецький уряд звернувся до Росії за підтримкою проти французької агресії. У результаті переговорів у 1798 р. між Туреччиною та Росією був укладений договір про взаємну допомогу строком на 8 років, що складався з двох основних частин: головної частини і “артикулів сепаратних та секретних” [196].

Як свідчить аналіз головних статей договору, Росія і Туреччина гарантували одна одній цілісність своїх володінь (ст. 3) і зобов'язувалися надавати стороні, що зазнала ворожого нападу, допомогу сухопутними і морськими силами або у грошовій формі (ст. 5). Порта зобов'язувалась пропустити російський флот через протоки з Чорного моря у Середземне і назад. Для військових суден інших держав Чорне море оголошувалося закритим [10, с. 112].

На нашу думку, ефективність договору 1798 р. була настільки очевидною, що вже в 1804 р. турки запропонували поновити союзний договір, хоча строк його спливав тільки через два роки. У результаті переговорів у 1805 р. між Росією та Туреччиною був укладений новий договір, що замінив договір 1798 р. Вироблений російським міністерством іноземних справ проект договору складався із 17 явних статей і 8 таємних [39, с. 32]. Союзний договір 1805 р., не порушуючи суверенітету Туреччини, передбачав спільну оборону проток, у якій були зацікавлені обидві держави. Однак турецький уряд уже через кілька місяців після підписання договору порушив прийняті зобов'язання. Це призвело до розриву російсько-турецьких відносин і до нової війни.

5 січня 1809 р. Туреччина підписала договір з Англією. Цей договір різко змінював юридичну природу режиму проток. Він встановлював мирні відносини між Англією і Туреччиною і надавав Англії різні торгові переваги. Але у ст. 11 цього договору Туреччина наполягла на своєму виключному праві на протоки; вираз “давнє правило османської імперії” вперше прописаний в міжнародному акті. До того часу це давнє правило, на підставі якого не пропускалися іноземні військові судна через протоки, мало значення внутрішнього розпорядження уряду, поліцейського заходу, прийнятого Портою для захисту столиці з моря. Внаслідок своїх пріоритетних прав на обидва береги Порта тримала протоки зачиненими і відчиняла їх суднам тієї чи іншої держави на свій розсуд, діючи таким чином на свою користь і керуючись у кожному випадку своєю вигодою. Якщо вона поступилась

своїми правами на час на користь Росії з огляду на договір 1805 р., то його дію під час підписання угоди з Англією було призупинено відкритою війною з Росією [39, с. 35]. Тобто виходить, що не існує “давнього правила” [59, с. 83-84]. З часів появи нової чорноморської держави – Росії, Чорне море стало закритим морем обох держав, і його режим, також як режим проток, регулювався договірними відносинами Росії та Туреччини. Вже у 1774 р. за Кучук-Кайнарджийським договором Порти визнавала за Росією як за чорноморською державою право проходу її торговельних суден через протоки. Договори 1798 і 1805 р. не тільки поширили право проходу через протоки на військові судна держави, а й встановили принцип спільної оборони проток силами обох чорноморських держав.

Договір 1809 р. стосувався тільки сторін, які його уклали: для третіх сторін він не міг мати юридичного значення. Однак Порта зобов’язалась цим договором дотримуватися закриття проток для всіх держав, крім Англії. Для захисту цього правила вона могла вживати усіляких заходів оборони проток від суден однієї з цих держав, але насправді це було неможливо для Туреччини. Внутрішнє розпорядження Османської імперії, що перетворилося у договірну угоду між Англією та Францією, поступово видозмінювалось у нероздільне та сукупне міжнародне зобов’язання, яке виразилося у Лондонській конвенції, яка обмежила права Порти. Заборона військовим суднам входити у Босфор і Дарданелли, згідно зі ст. XI договору 1809 р., поширювалася не тільки на судна, що йшли із Середземного у Чорне море, але й на ті, що йшли з Чорного моря. Хоча англійські судна могли потрапити в Дарданелли із Середземного моря, але Англія була зацікавлена, щоб Росія не мала права висилати свій чорноморський військовий флот у Середземне море, тому з Англією було домовлено, що і Босфор буде зачинений у мирні часи, тобто поки Туреччина перебувала у стані миру з нею. Заслуговує на увагу один із пунктів ст. XI договору 1809 р. У ньому говориться про те, що початок закриття проток повинен бути дотриманий щодо будь-якої держави, крім

Англії, у мирний час, тобто поки Туреччина не перебувала у стані війни; у випадку війни Порта мала право відкрити протоки, якщо вона бачила свою вигоду в цьому розпорядженні [39, с. 46].

Укладений М.І. Кутузовим Бухарестський мирний договір у 1812 р. не змінив стану справ, що склався через ст. XI англо-турецького договору 1809 р. У цьому договорі не було поставлено питання проток. Але містилася стаття про те, що всі договори, укладені раніше між Туреччиною та Росією, залишаються чинними і “обидві Високі договірні сторони зобов’язуються дотримуватися їх свято і непорушно” [157, с. 55]. Але поновлення умов договору 1805 р. вже було неможливе, оскільки Туреччина була зв’язана договором з Англією про закриття проток.

Торгівля була повністю призупинена під час війн, у роки між 1787-1792 та 1806-1812. Більш того, після закінчення війни статус-кво не залишається тим, що був до війни. Але все ж таки після закінчення російсько-турецької війни, а потім і війни з Наполеоном торговельно-економічне життя півдня Росії покращилось. Переломним у цьому контексті став 1816 р., із яким сучасники пов’язували “початок свого благополуччя” [157, с. 57]. Зріс російський експорт хліба. Наказом від 16 квітня 1817 р. Одеса отримала статус “порто-франко”, що сприяло її розвитку як великого торгового центру. Але в той час одеські купці мали мало торговельних суден. Для перевезення вантажів російські купці використовували іноземні, в основному, грецькі судна. За свідченням сучасника, до Одеси щорічно приходило від 500 до 600 суден, тоді як число побудованих у Херсоні суден не перевищувало 10 [111, с. 76]. Торгівельне судноплавство здійснювалось на основі ст. 30 російсько-турецького договору 1783 р., за яким російським суднам гарантувалось вільне судноплавство через протоки.

Цю статтю було порушено турецькою стороною в результаті східної кризи, що спалахнула в 1821 р. Її початок було пов’язано з підйомом грецького повстання – спочатку на території князівств, а потім і в самій Греції. У

зв'язку з цим постраждала російська торгівля, оскільки всі торговельні судна, що входили у Босфор, піддавалися обшукам, товари конфісковувалися. Порта наклала ембарго на провіз хлібних вантажів, що завдало великої шкоди російським купцям. Оскільки для хлібного експорту фрахтувалися в основному грецькі судна, що піддавалися особливим переслідуванням у цей період, проблема хлібних перевезень з Росії постала особливо гостро. Справа доходила до прямого насильства, коли вантаж конфісковувався у Константинополі і продавався там за встановленою ціною.

Услід за цим турецький міністр видалив з Босфору російський пакетбот, що у той час перебував там [5, с. 123]. У тому ж, 1821, році відбувся дипломатичний розрив між Росією та Туреччиною. А в 1826 р. Росія та Англія підписали Петербурзький протокол. Але цей протокол не стосувався питань, що стосувалися порушень Туреччиною російсько-турецьких угод. Ці питання постали в Аккерманській конвенції. Ст. 7 конвенції зобов'язувала турецький уряд вжити всіх необхідних заходів для забезпечення безпеки російської торгівлі і судноплавства від корсарів варварських урядів; не створювати жодних перешкод вільному судноплавству купецьких суден під російським прапором у всіх морях і інших водах Османської імперії, без усіляких винятків. Новим моментом порівняно з попередніми договорами стало зафіксоване четвертим пунктом ст. 7 відкриття проток торговельним суднам іноземних держав, “дружніх з Османським урядом”, для “привозу товарів у Росію” і “вивезення російських творів” [59, с. 132].

Ініціатива відкриття проток для торговельних суден нечорноморських держав належала Росії, а дата підписання Аккерманської конвенції стала серйозною віхою в історії міжнародно-правового режиму проток.

Розвиток східної кризи призвів у 1828 р. до початку російсько-турецької війни. Безпосереднім приводом стала відмова турецького уряду виконати умови Аккерманської конвенції. У 1827 р. в Лондоні між Росією, Англією та Францією було укладено договір, у якому три великі держави, підтверджуючи

постанову Петербурзького протоколу, зобов'язувались вжити примусових заходів проти Туреччини, якщо остання не припинить військові дії проти Греції. У 1828 р. уряд султана одностороннім актом оголосив недійсними укладені раніше договори та угоди і закриття Босфор для російських суден та оприлюднив направлений проти Росії “байан-наме” (султанський наказ) про священну війну з “невірними”.

У російсько-турецькій війні 1828-1829 рр. Росія здобула перемогу і в 1829 р. зайняла місто Адріанополь, де 14 вересня було підписано Адріанопольський мирний договір. Договір не мав статті, що регулювала військово-судноплавство в протоках. Однак він включав у себе умови про торговельне судноплавство, яке було суттєво порушено за роки східної кризи. Стаття 7 Адріанопольського договору була прописана з урахуванням інтересів російської морської торгівлі і остаточно затверджувала принцип свободи торгового судноплавства в Чорноморських протоках. Важливим моментом цієї статті стало відкриття проток для торговельних суден усіх іноземних держав, “дружніх з Портою”. Уперше, як уже згадувалося, ця умова була включена до Аккерманської конвенції. Адріанопольський договір знову підтвердив це. Виконання цієї статті служило інтересам як Росії, що прагнула до розширення своїх економічних зв'язків і морської торгівлі через протоки, так і інших європейських держав, що отримали можливість освоювати нові ринки збуту. Таким чином, ст. 7 сприяла розширенню міжнародних зв'язків і мала загальноєвропейське значення [5, с. 118].

Після Росії, Австрія, Франція та Англія отримали право проходу в Чорне море, інші менші європейські держави разом з Іспанією, Сицилією, Голландією, Швецією та Пруссією також звернулися до Османської адміністрації (Badiali) для отримання аналогічних прав на прохід. Та навіть після отримання прав на прохід вони були предметом спеціальних умов, що ускладнювали отримання дозволу. Серед умов, встановлених у цих країнах, була вимога, що вони продають свої товари в Стамбулі за номінальною вартістю,

якщо в таких товарах була потреба в жителів Стамбулу. Більш того, їх судна будуть підлягати інспекції на верфі і їм не буде дозволений прохід, якщо будуть знайдені заборонені товари.

Вільний прохід для всіх країн через протоки став можливим завдяки Адріанопольському мирному договору, і таким чином, Чорне море, яке було “Турецьким озером”, а потім Російсько-Турецьким морем, отримало міжнародний статус.

У 1832 р. Мухаммед Алі, паша Єгипту, який номінально підпорядковувався турецькому султану, підняв повстання. Спочатку прохід військових суден через протоки стало питанням у договорах, коли Росія запропонувала допомогу Османській імперії під час вторгнення Франції до Єгипту. Усе ж таки Османська імперія дозволила російським військовим суднам прохід через протоки виключно під час війни [5, с. 120].

Повстання турецького правителя Мухаммеда Алі підштовхнуло Османську імперію до більш тісних зв'язків з Росією. Важливим фактором у прийнятті рішення про надання допомоги Туреччині стала безпосередня загроза посилення позицій Франції в Єгипті. У разі перемоги Мухаммеда Алі Франція могла отримати ключове становище в регіоні, що безпосередньо пов'язаний з економічними та політичними інтересами Росії [5, с. 122].

У 1833 р. було підписано Ункяр-Іскелеський мирний договір (Hunkar Ikelesi). Підписання Договору Hunkar Ikelesi (1833) надавало російським суднам право проходу через протоки, включаючи вимогу закриття проток для суден усіх держав у разі війни. Договір мав оборонний характер. За його умовами Росія зобов'язувалась у разі необхідності прийти на допомогу Туреччині “сухим шляхом або морем”. Таким чином, укладений договір певною мірою заповнював “прогалини” Адріанопольського миру, що залишав режим проток без уваги. У цьому контексті Ункяр-Іскелеський договір являє собою безумовний успіх російської дипломатії, незважаючи на те, що в ньому прямо нічого не говориться про право російських суден ходити в протоках. Проте ця угода проіснувала не

довго. Британія та Франція рішуче виступили проти цієї угоди, після повстання правителя Єгипту знову західні держави втрутились, щоб бути ближче до Османської імперії і підірвати вплив Росії на османський уряд. Як результат цього питання проток стало частиною міжнародних принципів права [10, с. 89].

У 1840 р. в Лондоні була підписана конвенція, у якій брали участь усі великі держави, крім Франції, і яка поряд з рішеннями, що були направлені проти єгипетського паші, містила вже згадане раніше “старе правило” Османської імперії про закриття проток для всіх іноземних суден, у тому числі і російських. Таким чином, встановлювалися нові принципи вирішення Східної кризи. Замість двосторонньої російсько-турецької угоди в міжнародне право вводилось поняття колективної гарантії держав з підтримання існування Туреччини. Протоки зачинялись для всіх держав тільки в мирний час. Проте це не гарантувало безпеки російського узбережжя у час війни. Проголошуючи закриття Босфору і Дарданелл “старим правилом” султана, конвенція ущемляла права Порти зачиняти і відчиняти протоки за власним бажанням, як це практикувалось раніше, і підкоряла їх режим міжнародній угоді.

У наступному, 1841, році в Лондоні була підписана нова конвенція спеціально по питаннях про протоки між Англією, Росією, Австрією і Пруссією. У її підписанні брала участь і Франція. В ній знову було відтворене “старе правило” Османської імперії. Протоки повинні бути закриті для військових суден усіх держав у мирний час. Дозволявся прохід тільки маленьким військовим суднам союзних держав, але тільки зі спеціальними дозволами. Відтепер “старе правило” стало своєрідною нормою міжнародного права. І збитки від цього для Росії перевищували ту користь, яка виникала після заборони іноземним військовим суднам проходити через протоки. Російський військовий флот виявився зачиненим у Чорному морі, його неможливо було поповнити, перекинувши судна з інших морів. А гарантія безпеки Чорного моря у вигляді зачинення проток для всіх військових суден мала сумнівну цінність, оскільки цей принцип повинен був дотримуватися лише в мирний час і оскільки

Туреччина з підписанням Лондонських конвенцій 1840 і 1841 р. фактично (а частково і формально) перейшла під опіку європейських держав, серед яких найбільший вплив на турецький уряд справляла Англія [10, с. 87].

Фактично з підписанням цієї угоди протоки стали не тільки питанням між Османською імперією та Росією, а також зоною інтересів інших держав.

Як свідчить історична література, присвячена зовнішній політиці імператора Миколи, значна увага приділяється і Лондонським конвенціям 40-х рр. XIX ст. Характеризуючи вітчизняну історіографію питання, В.Н. Виноградов пише: “Радянські історики одностайно дають конвенції 1841 р. про протоки негативну оцінку, вважаючи її серйозним ударом по суверенним правам Туреччини і Росії” [7, с. 213]. Суб’єктивні причини поразки царської дипломатії потрібно шукати у “короткозорості політики Миколи I, недооцінці ним глибини англо-російських протиріч і переоцінці ступеня франко-британських розбіжностей” [103, с. 46-47]. Слід додати, що негативна оцінка угоди 1841 р., з точки зору вітчизняних інтересів Росії, переважала в цілому і в працях дореволюційних істориків. Існують також важливі і цікаві спостереження приватного порядку. Так, С.С. Татищев [143] відмітивши, що “питання про протоки було вирішено державами далеко не на користь Росії”, пояснює, що застосування до Босфору поняття “старе правило”, що забороняє вхід іноземних військових суден, неправомірне в історичному та юридичному смислах. Цей термін виник у той час, коли Чорне море було внутрішнім турецьким морем, а Босфор невід’ємною його частиною. Ось чому у попередніх договорах, що передбачали закриття проток, мались на увазі лише Дарданелли” [142, с. 94].

На наш погляд, на цьому закінчується перший етап історії питання про протоки. Протягом означеного часу режим проток встановлювався шляхом двосторонніх, переважно російсько-турецьких, угод. Починаючи з 1840-1841 рр. питання про протоки вступає у другий етап, який характеризується тим, що режим проток вирішується багатосторонніми міжнародними угодами, а сама

Туреччина остаточно втрачає свою самостійність і перетворюється у колонію європейських держав [108, с. 65].

У 1853 р. Британія та Франція беруть участь у Кримській війні, яка розпочалася між Туреччиною та Росією. Відправивши свою армаду до Чорного моря, вони підтримали Туреччину. У 1856 р. був підписаний Паризький трактат. Положення про протоки були прийняті, принцип об'єктивного правового режиму Чорного моря було започатковано. Таким чином, Чорне море повинно було бути відкритим для торговельних суден, але закритим для військових. Більш того, турецькому уряду та Росії заборонялося мати верфі або флоти в Чорному морі. Згідно зі ст. 11 Паризького трактату Чорне море оголошувалось “нейтральним” і відкритим для торговельного судноплавства всіх народів. Вхід у його порти і води військовим суднам як прибережних, так і всіх інших держав заборонявся “формально і назавжди”. Згідно зі ст. 13 на берегах Чорного моря заборонялось розміщувати військово-морські арсенали [108, с. 67]. Стаття 19 прописувала винятки з принципу “нейтралізації”. Вони полягали в тому, що кожна з договірних держав наділялася правом мати “у будь-який час по два легких морських судна в Дунайських гирлах” для забезпечення судноплавства річкою. До трактату додавалася конвенція, що стосувалась режиму проток Дарданелл і Босфору, яка в основному повторювала конвенцію 1841 р. Інша, прикладена до мирного трактату, конвенція встановлювала число та тоннаж військових суден, які могли мати Туреччина та Росія.

Таким чином, у “Конвенцію про протоки” 1856 р. були включені умови, що завдавали збитків інтересам Росії і суперечили основному тексту Паризького трактату. Як уже згадувалося, за ст. 11 мирного договору прохід через протоки заборонявся “формально і назавжди” для військових суден усіх держав; між тим згідно із ст. 1 Конвенції ця заборона стосувалась тільки мирного часу, коли Туреччина не перебувала у стані війни з будь-якою державою. Це давало можливість західним державам, перетворивши Туреччину у

знаряддя своєї політики, здійснювати, у разі конфлікту з Росією, тиск, і, користуючись правом входу військового флоту у Чорне море, вчинити напад на незахищене російське узбережжя. Незабаром після підписання Паризького миру Австрія, Франція і Англія уклали між собою додаткову угоду, за якою збройні сили союзників зобов'язувались охороняти умови мирного трактату 1856 р. від будь-якого порушення та зміни [10, с. 76].

Розвиток капіталізму у пореформений період супроводжувався розширенням південної торгівлі, яка велась через протоки Чорного та Азовського морів. У 1856-1860 рр. цим шляхом вивозилось понад 77% усієї російської пшениці, що йшла на експорт. У 1866-1870 рр. – 85 відсотків [61, с. 219]. Отже, зростало значення Босфору і Дарданелл для економіки півдня Росії. Статус проток не перешкоджав вільному проходженню торговельних суден різних держав, однак уразливість російського узбережжя для нападу ворога ніяк не сприяла розвитку торгівлі.

Але в ряді випадків іноземні судна все ж порушували Паризький трактат. Так, у 1858 р. через Дарданелли пройшов американський військовий фрегат “Wabash”, оснащений 60 одиницями зброї. У 1862 р. через протоки в Чорне море пройшов англійський військовий корабель “Gannet”. У 1868 р. через Дарданелли у Босфор прибув американський фрегат “Франклін”. Унаслідок цього в 1870 р. послідувала відома циркулярна депеша міністра іноземних справ Росії А.М. Горчакова до урядів держав, що підписали Паризький трактат [61, с. 219]. Циркуляр, розісланий російським дипломатичним представникам в Англії, Франції, Австро-Угорщині, Італії та Туреччині, сповіщав держави, які підписали Паризький мирний договір 1856 р., що Росія більше не вважає себе зв'язаною постановами, що обмежують її суверенні права на Чорному морі. Скасування цих обмежень було давньою метою російського уряду. Поразка Франції у війні з Пруссією і крах другої імперії створили сприятливу ситуацію для ревізії Паризького договору. У своєму циркулярі князь Горчаков, зіславшись на точне дотримання російським урядом усіх

статей договору 1856 р., навів приклади неодноразових порушень його іншими державами. Далі Горчаков ставив зацікавлені уряди до відома, що Росія “не може допустити, щоб трактати, порушені у багатьох істотних і загальних своїх статтях, залишалися обов’язковими за тими статтями, які стосуються прямих інтересів імперії” [61, с. 218]. Внаслідок цього російський уряд не вважає себе пов’язаним умовами Паризького мирного договору, оскільки вони обмежують його суверенні права на Чорному морі. Російський уряд заявив турецькому султанові про анулювання додаткової конвенції, що визначає кількість і розміри військових суден, які обидві прибережні держави можуть розміщувати на Чорному морі. У заключній частині циркуляра російським представникам наказувалося роз’яснити державам, що цей крок має на увазі тільки безпеку Росії і що всі інші статті Паризького договору залишаються в силі. Слідом за загальним циркуляром з Петербурга були розіслані роз’яснювальні депеші російським дипломатичним представникам в Англії, Австро-Угорщині, Італії, Франції та Туреччині. У них розвивалися окремі положення циркуляра, а англійський і турецький уряди ставилися до відома, що скасування обмежувальних статей Паризького трактату не має ворожого до Туреччини характеру [60, с. 65].

Циркуляр Горчакова несхвально зустріли майже всі держави. У своїй відповіді (20 листопада 1870 р.) французький уряд посилався на необхідність запитати думку тих членів кабінету, які перебувають в обложеному Парижі, а італійський уряд (24 листопада 1870 р.) заявив, що він не може звільнити Росію від зобов’язань, підписаних п’ятьма державами. Англійська відповідь (9 листопада 1870 р.) містила протест проти одностороннього порушення трактату і в ній вказувалося на те, що подібні дії можуть призвести до знищення будь-яких договорів взагалі. Англія запропонувала скликати конференцію з питання про перегляд Паризького договору.

Горчаков повідомив (20 листопада 1870 р.) про готовність взяти участь у будь-яких нарадах, що мають на меті перегляд Паризького трактату, але за

неодмінної умови попередньої згоди на скасування тих його статей, які обмежили суверенітет Росії на Чорному морі. Австрійський уряд (16 листопада 1870 р.) теж різко заперечував проти дій Росії. Бісмарк визнавав справедливість вимог Росії, які скасували, за його словами, “найневдаліші статті Паризького трактату”, але був роздратований тим, що зв’язав себе обіцянкою підтримати Росію, яку він дав їм ще до франко-пруської війни. Для остаточного вирішення питання Бісмарк спочатку запропонував скликати конференцію в Петербурзі, а потім (у зв’язку із запереченнями англійського представника) – у Лондоні і розіслав (26 листопада 1870 р.) такі телеграфні пропозиції до Петербурга, Лондона, Відня, Флоренції і Константинополя, звідки незабаром були отримані позитивні відповіді. 17 січня 1871 р. відкрилася Лондонська конференція, а 13 березня 1871 р. була підписана Лондонська конвенція 1871 р. (“Трактат про перегляд Паризького мирного договору 1856 р.”), яка підтвердила принцип закриття проток для іноземних військових суден і скасувала статті Паризького трактату 1856 р., що обмежують число російських військових суден на Чорному морі. Конвенція складалася із 9 статей. У ст. 1 оголошувалося про відміну “нейтралізації” Чорного моря, тобто ст. XI, XIII і XIV Паризького мирного трактату і російсько-турецької конвенції 1856 р. Згідно із ст. II зберігав свою силу принцип закриття Дарданелл і Босфору, але з наданням права султану відчиняти їх “у мирний час для військових суден дружніх і союзних держав у тому випадку, коли Блискуча Порта вважатиме це за необхідне для забезпечення виконання постанов Паризького трактату 1856 р.”. Стаття III підтверджувала доступність Чорного моря торговельним суднам усіх держав. Статті IV-VII були присвячені дунайській проблемі. У них визначалися умови судноплавства по Дунаю, йшлося про роботи з очищення гирла річки, дії Дунайської комісії, про право Туреччини “посилати, як завжди, свої військові судна в Дунай як територіальної держави”. У ст. VIII підтверджувалась дієвість усіх тих постанов Паризького мирного договору 1856 р. і всіх його додатків, “які не скасовані і не змінені справжнім трак-

татом”. У ст. IX говорилось про умови ратифікації. Суверенні права Росії на Чорному морі були повністю відновлені [49].

Віднині правовий статус Чорноморських проток став ґрунтуватися на двох міжнародних договорах: Лондонському 1871 р. [44, с. 343] і Паризькому 1856 р. [44, с. 344] у не скасованій його частині, оскільки залишалися в силі статті конвенції про протоки, у яких йшлося про право султана видавати фірмани для проходу “легких під військовим прапором” іноземних суден, що направляються для служби при місіях “дружніх з Портою держав”, а також до гирл Дунаю.

Правовий режим Турецьких проток та режим Чорного моря залишався таким, як передбачено Лондонською угодою 1871 р. до початку Першої світової війни, формально ж Лондонська угода проіснувала до 1920 р., тобто майже 50 років.

Таким чином, ми вважаємо, що весь цей багатосторонній період у розвитку правового режиму Чорноморських проток можна охарактеризувати як епоху односторонньої влади та боротьби держав за цю владу над протоками. Міжнародно-правового режиму в протоках не існувало як такого. Режим судноплавства визначався в односторонньому порядку державою, що володіє берегами проток, а деякі привілеї, що надаються суднам окремих держав, не змінювали загальну картину.

Першим багатостороннім договором, який стосувався Чорноморських проток, був договір від 3 липня 1840 р. [44, с. 349], підписаний у Лондоні представниками Австрії, Великобританії, Німеччини і Росії, з одного боку, й Туреччини – з другого. Відповідно до положень цього договору Росія фактично втратила можливість виведення свого військового флоту за межі Чорного моря, а Туреччина отримала право в разі війни пропускати в Чорне море іноземні військові кораблі.

У подальшому Додатком до Паризького мирного договору 1856 р. була прийнята Конвенція про протоки Дарданелли і Босфор, яка розглядалася як

невід'ємна частина договору. Цей пакет документів, з одного боку, у багатьох питаннях підтвердив положення договору 1840 р., з другого – проголосив Чорне море нейтральним, відкриваючи його для всіх торговельних суден і забороняючи заходити в його води і порти військовим кораблям усіх держав, включаючи причорноморські [44, с. 340].

На Лондонській конференції 1871 р. уповноваженими представниками Австрії, Великобританії, Німеччини, Італії, Росії, Туреччини та Франції було підписано новий договір, який в певній частині підтвердив і доповнив договір 1856 р. Згідно з положеннями цього договору Туреччині надавалося право як в мирний, так і в воєнний час відкривати протоки для військових кораблів дружніх і союзних держав, якщо це буде необхідно для забезпечення виконання положень Паризького договору. Однак такий підхід не виправдав очікувань з приводу справедливого використання проток ні в період перед Першою світовою війною, ні під час самої війни, тому в 1923 р. в Лозанні була скликана нова конференція для зміни існуючого режиму.

У результаті тривалої політичної боротьби 24 липня 1923 р. була прийнята Конвенція про режим проток. Суть положень цієї Конвенції зводилася до того, що проголошувався принцип свободи проходу суден, польотів літальних апаратів як у Босфорі і Дарданеллах, так і в Мармуровому морі. При цьому встановлювалися різні правила для мирного і воєнного часу, причому для воєнного часу – залежно від того, чи є Туреччина нейтральною або воюючою державою.

Положення даної конвенції забороняли Туреччині споруджувати будь-які укріплення і військові бази в демілітаризованих зонах Босфору, Дарданелл і Мармурового моря. Дозволялось лише мати в Константинополі гарнізони не більше 12 тис. осіб, одну військову і одну морську базу. Була заснована для нагляду за режимом проток “Комісія з проток”, яка працювала під егідою Ліги Націй і складалась із представників Болгарії, Великобританії, Греції, Росії, Румунії, Франції, Югославії, Японії, і США (в разі приєднання до конвенції) під головуванням турецького представника [43, с. 14].

Таким чином, ми вважаємо, що Лозаннська конвенція 1923 р. внесла низку принципово нових прогресивних положень у правовий режим Чорноморських проток, але водночас вона повністю проігнорувала інтереси безпеки Чорноморських держав і створювала сприятливі умови агресії проти них, що, власне кажучи, і стало однією з причин нератифікації її колишнім СРСР.

Оскільки Конвенція не закріпила жодних правових гарантій безпеки Чорноморських держав, а лише відображала співвідношення сил, що склалися у світі на той час, а також в результаті вступу в 1933 р. Туреччини в Лігу Націй і загострення політичної обстановки в цей період, у 1935 р. Туреччина виступила з пропозицією переглянути положення Лозаннської конвенції.

1.2. Чорноморські протоки: питання класифікації

Протоки і канали є одним з головних факторів у сфері міжнародних перевезень і торгівлі. Серед них помітно виділяються міжнародні протоки і канали. Вони завжди мали важливе стратегічне значення. Це цілком зрозуміло, оскільки володіння тією чи іншою протокою або каналом часто означало для держави можливість регулювання та контролю за морським сполученням між різними державами. Країна, яка контролює дану протоку або канал, могла встановити блокаду і таким чином впливати на економічний розвиток окремих держав і світу в цілому. Морські шляхи завжди були найбільш прийнятні і зручні для транспортування різних вантажів і подорожей. Їх значення не змінилося й сьогодні.

В основу виділення поняття “*протоки, які використовуються для міжнародного судноплавства*” були покладені два взаємопов’язаних критерії [160, с. 118]:

- географічне положення протоки;
- значення протоки для міжнародного судноплавства.

Саме цих два критерії, хоча і будучи нерівноцінними, лягли в основу рішення Міжнародного Суду ООН від 9 квітня 1949 р. у справі про інцидент в протоці Корфу [160, с. 119]. Зокрема, в рішенні Суду було сказано, що вирішальним критерієм є скоріше географічне положення протоки, що сполучає дві частини відкритого моря, ніж те, що вона являє собою шлях, корисний для міжнародного судноплавства, незалежно від інтенсивності руху та важливості протоки для міжнародного судноплавства. Таке рішення, в принципі, відповідне вже усталеній на той час міжнародній практиці, згодом знайшло підтвердження в договірній нормі, що міститься в п. 4 ст. 16 Конвенції про територіальне море та прилеглу зону 1958 р., згідно з якою “не допускається призупинення мирного проходу іноземних суден через протоки, які, поєднуючи одну частину відкритого моря з іншою частиною відкритого моря або з територіальним морем іноземної держави, служать для міжнародного судноплавства”. Таким чином, у цьому формулюванні також був підтверджений зв’язок двох критеріїв, покладених в основу поняття “протоки, які використовуються для міжнародного судноплавства”: географічне положення протоки і його значення для міжнародного судноплавства.

На наш погляд, одним із найбільш стабільних показників значення тієї чи іншої протоки для міжнародного судноплавства є практика міжнародного судноплавства, однак і вона не є постійною, оскільки ті чи інші процеси, що відбуваються у світі, справляють на неї вплив. Так, операція “Буря в пустелі”, проведена США стосовно Іраку в 1990 р., і встановлення з їх боку контролю над Суецьким каналом фактично привели до перерозподілу потоку суден у бік його збільшення через протоку Гібралтар [160, с. 202].

Безумовно, що у визначенні юридичного поняття “протоки, які використовуються для міжнародного судноплавства”, важливу роль відіграє і “зв’язок правової кваліфікації протоки з юридичною природою вод, які є її складовою”, оскільки води протоки можуть складати різні за своєю юридичною природою категорії морських просторів: внутрішні води, територіальне море, виключну

економічну зону. А для цілей судноплавства правові відмінності між цими морськими просторами мають певні юридичні наслідки. Так, перебування іноземних суден у внутрішніх водах цілком залежить від волі прибережної держави, у територіальному морі – закріплено загальновизнане право мирного проходу іноземних суден, а щодо відкритого моря діє принцип свободи судноплавства.

Однак, на наш погляд, цей юридичний елемент, який відображає зв'язок правової кваліфікації проток з юридичною природою вод, які є їх складовою, охоплюється географічним елементом, що відображає географічні ознаки протоки в їх зв'язку з юридичною кваліфікацією.

Складність класифікації проток, які використовуються для міжнародного судноплавства, полягає в проблемі вибору критерію класифікації. Так, за міжнародними нормативними актами, що стосуються проток, їх можна розділити на дві групи:

- протоки, правовий режим яких регламентується чинними міжнародними конвенціями, що спеціально застосовуються до цих проток;
- протоки, правовий режим яких регламентується положеннями Конвенції ООН з морського права 1982 р.

При застосуванні до проток положень ч. III Конвенції ООН з морського права 1982 р. їх можна розділити на:

- протоки, правовий режим яких регламентується положеннями ч. III Конвенції ООН з морського права 1982 р.;
- протоки, правовий режим яких регламентується положеннями інших відповідних частин Конвенції ООН з морського права 1982 р., включаючи положення, що стосуються свободи судноплавства та свободи польотів [160, с. 212].

За правовими категоріями водних просторів, що з'єднуються протокою, яка використовується для міжнародного судноплавства, протоки класифікуються на:

- протоки між однією частиною відкритого моря або виключної економічної зони та іншою частиною відкритого моря або виключної економічної зони;

– протоки між однією частиною відкритого моря або виключної економічної зони і територіальним морем іншої держави.

В основу класифікації можуть бути покладені й інші критерії. Наприклад, на думку С.В. Молодцова [116, с. 138], усі протоки, які використовуються для міжнародного судноплавства, з точки зору особливостей їх правового режиму, можна об'єднати в чотири великі групи. Причому для кожної групи обираються різні критерії.

У першу і найчисленнішу з них входять дві підгрупи проток, які використовуються для міжнародного судноплавства, що об'єднані загальними ознаками, якими є право транзитного проходу іноземних суден у цих протоках. До першої підгрупи таких проток належать протоки, що з'єднують частини відкритого моря або виключної економічної зони. Як приклад таких проток можуть служити Гібралтарська і Малаккська протоки [160, с. 231]. До другої підгрупи належать протоки, які мають суцільну лінію вод відкритого моря, в якій, однак, навігаційні та гідрографічні умови менш зручні, ніж у зонах територіального моря, розташованих у цих протоках. Як приклад таких проток можна розглядати протоку Па-де-Кале.

Другу групу проток, які використовуються для міжнародного судноплавства, складають протоки, ширина яких перевищує подвійну ширину територіального моря і в межах яких у відкритому морі або виключній економічній зоні існує настільки ж зручний, з точки зору навігаційних і гідрографічних умов шлях, як і в прилеглому територіальному морі.

Третя група проток об'єднана за ознакою права мирного проходу, яким користуються в таких протоках іноземні судна, і складається з двох підгруп. Перша з них включає протоки, розташовані між континентальною частиною держави і островом, що є територією цієї держави, якщо в сторону від моря від цього острова є настільки ж зручний з точки зору навігаційних і гідрографічних умов шлях у відкритому морі або у виключній економічній зоні. Як приклад таких проток можна привести Мессінську протоку, яка

розташована між континентальною територією Італії та островом Сицилія [160, с. 215]. Друга підгрупа цих проток з'єднує відкрите море або виняткову економічну зону з територіальним морем, не прибережною з цією протокою державою. Прикладом такої протоки є Тиранська протока, що відкриває доступ у затоку Акаба (Червоне море), поділену між Єгиптом, Саудівською Аравією, Ізраїлем і Йорданією [160, с. 217].

Четверта група проток, які використовуються для міжнародного судноплавства, об'єднує протоки, правовий режим яких регламентується в цілому або частково давно існуючими та такими, що не втратили чинність, міжнародними конвенціями, що спеціально стосуються таких проток. Прикладом таких проток можуть бути Чорноморські протоки, правовий режим яких, як уже зазначалось, регламентується Конвенцією про режим проток, укладеною в швейцарському місті Монтре в 1936 р.; Балтійські (Данські) протоки – правовий режим яких регламентується Трактатом про скасування мит, що стягуються з купецьких суден і вантажів при проході їх через протоку Зунда і двох Бельтів 1857 р.

Правовий режим проток, що використовуються для міжнародного судноплавства, встановлений положеннями Конвенції ООН з морського права 1982 р.

Як уже зазначалося, правовий режим проток, які використовуються для міжнародного судноплавства, прохід в яких не регулюється в цілому або частково давно існуючими і перебуваючими у силі міжнародними конвенціями, які належать спеціально до таких проток, встановлюється низкою положень ч. III Конвенції ООН з морського права 1982 р. Однак правила, які прописані в ч. III Конвенції, відповідно до положень ст. 36 не застосовуються до протоки, що використовується для міжнародного судноплавства, якщо в цій протоці є настільки ж зручний з точки зору навігаційних і гідрографічних умов шлях, що проходить у відкритому морі або у виключній економічній зоні. На таких морських шляхах мають застосовуватись інші відповідні положення Конвенції, які застосовуються до цих категорій водних просторів

(відкрите море, виключна економічна зона), включаючи положення, що стосуються свобод судноплавства і свободи польотів [81].

Усі протоки, які використовуються для міжнародного судноплавства, правовий режим яких підпадає під положення Конвенції ООН з морського права 1982 р., можна поділити на дві основні групи:

– протоки між однією частиною відкритого моря або виключною економічною зоною та іншою частиною відкритого моря або виключної економічної зони (ст. 37);

– протоки, які утворюються островом держави, що межує з протокою, і його континентальною частиною, якщо в сторону моря від острова є настільки ж зручний з точки зору навігаційних і гідрографічних умов шлях у відкритому морі або у виключній економічній зоні (ст. 38), а також між частиною відкритого моря або виключної економічної зони і територіальним морем іншої держави (ст. 45).

У першій групі проток усі судна і літальні апарати, слідуючи положенням ч. 1 ст. 38, користуються правом транзитного проходу, якому не повинні чинитися перешкоди. Більш того, відповідно до положень ст. 44 Конвенції не може бути ніякого припинення транзитного проходу.

Транзитний прохід являє собою здійснення (відповідно до передбачених ч. III Конвенції ООН з морського права 1982 р. положень) свободи судноплавства і свободи польоту єдино з метою безперервного і швидкого транзиту через протоку між однією частиною відкритого моря або виключної економічної зони і другої частини відкритого моря або виключної економічної зони. Водночас вимога про безперервний і швидкий транзит відповідно до ч. 2 ст. 38 не виключає прохід через протоку з метою входу, виходу або повернення з держави, що межує з протокою, при дотриманні умов входу в таку державу [81].

При цьому положення Конвенції 1982 р. не передбачають будь-якого обмеження права транзитного проходу за типом або категорією суден і літальних апаратів, тому цим правом мають користуватися як торговельні, так і

військові судна і літальні апарати. Однак при здійсненні права транзитного проходу всі судна і літальні апарати повинні керуватися системою правил, передбачених положеннями ст. 39 і ст. 40, а також встановлених державою (державами), що межує(ють) із протокою відповідно до положень ст. 42 і ст. 44 Конвенції [81].

Що стосується обов'язків суден і літальних апаратів, передбачених положеннями Конвенції 1982 р., то в них можна виділити три групи. Перша з них є найбільш загальною, оскільки стосується як суден, так і літальних апаратів, друга – лише тільки суден, а третя – лише літальних апаратів.

Так, згідно із загальними правилами як судна, так і літальні апарати під час транзитного проходу повинні слідувати через протоку або над нею без зволікання; утримуватись від будь-якої загрози силою або її застосування проти суверенітету, територіальної цілісності або політичної незалежності держав, що межують із протокою або яким-небудь іншим чином, що змогло б привести до порушення принципів міжнародного права, втілених у Статуті Організації Об'єднаних Націй; утримуватись від будь-якої діяльності, крім тієї, яка властива їх звичайному порядку непереривного і швидкого транзиту, за винятком випадків, коли така діяльність викликана форс-мажорними обставинами або лихом; а також дотримуватись всіх інших відповідних правил, передбачених положеннями Конвенції 1982 р. щодо проток, які використовуються для міжнародного судноплавства, у тому числі ті, які встановлені прибережною державою відповідно до положень Конвенції.

Що стосується суден, то їм ставиться в обов'язок, по-перше, дотримуватись “загальноприйнятих міжнародними правилами процедур і практик, що стосуються безпеки на морі, включаючи Міжнародні правила попередження зіткнення у морі”. Таким чином, з огляду на важливість і актуальність цього питання, ці міжнародні правила, включаючи “Міжнародні правила попереджень зіткнень у морі”, стають обов'язковими навіть для суден тих держав-учасниць Конвенції 1982 р., які не є сторонами спеціальних конвенцій,

спрямованих на забезпечення безпеки мореплавства. Наприклад, таких як Конвенція про Міжнародні правила попередження зіткнення суден у морі 1972 р. або Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 р. По-друге, при здійсненні транзитного проходу судна мають дотримуватися загальноприйнятих міжнародних правил, процедури і практики запобігання, скорочення і збереження під контролем забруднення з суден. Це правило за своєю суттю аналогічне правилу, направленому на забезпечення безпеки мореплавства, тому всі ці “загальноприйняті міжнародні правила, процедури і практика” розглядаються як норми звичаєвого права, що знайшли своє відображення у відповідних положеннях Конвенції 1982 р. [81].

Під час транзитного проходу через протоки, які використовуються для міжнародного судноплавства, відповідно до положень ст. 40 Конвенції іноземні судна, у тому числі морські науково-дослідні та гідрографічні судна, не можуть проводити будь-які дослідження або гідрографічні зйомки без попереднього дозволу держав, що межують із протоками.

Що стосується літальних апаратів, то вони повинні дотримуватись Правил польотів, встановлені відповідно Міжнародною організацією цивільної авіації (ІСАО), оскільки вони належать до цивільної авіації, а державні літальні апарати дотримуватися таких заходів безпеки і постійно діяти з належним урахуванням безпеки польотів, а також постійно контролювати радіочастоти, виділені компетентним органом з контролю за повітряним рухом, призначеним у міжнародному порядку, або відповідні міжнародні частоти, виділені для передачі сигналів лиха [92].

Як уже зазначалося, низка положень Конвенції 1982 р. передбачає права і обов'язки держав, що межують із протоками. Так, зокрема, правила ст. 41 закріплюють право прибережних держав встановлювати в протоках, які використовуються для міжнародного судноплавства, коли це необхідно для сприяння безпечному проходу суден, морські коридори і схеми поділу руху суден. Однак, перш ніж установлювати або замінювати морські коридори або

схеми поділу руху, держави, що межують із протоками, повинні передавати свої пропозиції компетентній міжнародній організації з метою їх затвердження, а також ясно позначати всі встановлені або приписані ними морські коридори і схеми поділу руху на морських картах, які повинні бути належним чином опубліковані. Крім того, ст. 44 зобов'язує державу, що межує з протокою, яка використовується для міжнародного судноплавства, належним чином оповіщати про будь-які відомі їй небезпечні для судноплавства в протоці або прольоту над протокою ситуації [93, с. 18].

Положення ст. 42 закріплюють право держав, які межують із протоками, на прийняття національних законів і правил цих держав щодо транзитного проходу суден, що об'єктивно створюють передумови для зловживання такими законами. Тому коло питань, які входять до компетенції держав, що межують із протоками, обмежений положеннями цієї статті. Зокрема до них віднесені: безпека судноплавства та регулювання руху суден; запобігання, скорочення і збереження під контролем забруднення шляхом введення в дію застосовуваних міжнародних правил, що стосуються скидання нафти, нафтовмістких відходів та інших отруйних речовин у протоці; недопущення рибальства, у тому числі вимоги щодо прибирання снастей риболовних суден; навантаження або вивантаження будь-яких товарів або валюти, посадки або висадки осіб у порушення митних, фіскальних, еміграційних або санітарних законів і правил держав, що межують із протоками. Проте навіть такий підхід, на наш погляд, може створювати передумови для зловживання владою з боку держав, що межують із протоками. Тому для правильного тлумачення положень цієї статті їх потрібно розглядати не тільки в контексті положень розділу Конвенції 1982 р., присвяченого протокам, які використовуються для міжнародного судноплавства, а й у взаємозв'язку з іншими нормами міжнародного морського права, наприклад правом усіх держав на те, щоб судна під їх прапором ходили у відкритому морі, а також положеннями інших підсистем загального міжнародного права, наприклад права міжнародних договорів [117, с. 177].

Закони та правила, прийняті прикордонними з протоками державами, не повинні допускати дискримінації за формою або по суті між іноземними судами, а їх застосування не повинно на практиці зводитися до позбавлення, порушення або ущемлення права транзитного проходу, передбаченого положеннями Конвенції ООН з морського права 1982 р.

Як уже зазначалося, до другої групи проток, які використовуються для міжнародного судноплавства, належать протоки, що утворилися островом держави, яка межує з протокою і його континентальною частиною, якщо в бік моря від острова є настільки ж зручний з точки зору навігаційних і гідрографічних умов шлях у відкритому морі або у виключній економічній зоні (ст. 38), а також між частиною відкритого моря або виключної економічної зони і територіальним морем іншої держави (ст. 45). У всіх цих протоках іноземні судна користуються правом мирного проходу, як він визначений для територіального моря. Однак, на відміну від мирного проходу в територіальному морі, який може бути тимчасово припинений, “якщо таке призупинення суттєво важливе для охорони” безпеки прибережної держави (п. 3 ст. 25), мирний прохід у протоці, яка використовується для міжнародного судноплавства, відповідно до правила п. 2 ст. 45, призупинено бути не може.

Як свідчить проведений аналіз Конвенції, то вона встановлює чотири види проток, які використовуються для міжнародного судноплавства [111, с. 24-25]: 1) протоки між однією частиною відкритого моря або економічною зоною та іншою частиною відкритого моря або економічною зоною, в яких військові кораблі, будь-які невійськові судна користуються правом безперешкодного транзитного проходу. Ширина цих проток не перевищує подвійної ширини 12-мильного краю територіального моря прибережної або прибережних держав (Гібралтарську, Малаккська, Ормузька та ін.), 2) протоки, утворювані островом держави, що межує з цією протокою, і його континентальною частиною, до яких не застосовується транзитний прохід, а застосо-

вується мирний прохід, якщо в бік моря від острова є настільки ж зручний з точки зору навігаційних і гідрографічних умов шлях у відкритому морі або в економічній зоні. Їх ширина перевищує подвійну ширину територіального моря, 3) протоки між одним районом відкритого моря і територіальним морем іноземної держави, до яких також застосовується мирний прохід (Мессінську, Тирана та ін.), 4) протоки, режим яких регулюється спеціальними конвенціями (Чорноморські, Балтійські та ін.).

Таким чином, можна зазначити, що до проток різних груп застосовуються різні правові режими: мирний прохід і транзитний прохід.

“Під транзитним проходом розуміється плавання через територіальні води без заходу у внутрішні води, не стаючи на рейди або в порту прибережної держави або для входження в ці морські простори чи виходу з них у відкрите море. Прохід повинен бути безперервним і швидким” [112, с. 87-88].

Принцип мирного проходу застосовується до судноплавства в територіальному морі (розд. 3 ч. 2 Конвенції 1982 р.), а принцип транзитного проходу застосовується до проток, які використовуються для міжнародного судноплавства [116, с. 176].

Певна частина води, яка утворює протоку, може бути внутрішніми водами прибережної держави і мати режим, що передбачає право мирного проходу іноземних суден [112, с. 90].

“Прохід вважається мирним, якщо в результаті його не порушується мир, добрий порядок у територіальних водах або безпека прибережної держави і якщо він відбувається відповідно до положень Конвенції 1982 р. та інших норм міжнародного права” [111, с. 27].

В основу поняття “транзитний прохід” Конвенцією 1982 р. покладено принцип свободи мореплавства [116, с. 178].

Пункт 2 ст. 38 ч. 3 Конвенції 1982 р. дає загальне визначення транзитного проходу: “Транзитний прохід являє собою здійснення свободи судноплавства і польотів літальних апаратів, з метою безперервного і швидкого транзиту через

протоку між однією частиною відкритого моря або економічної зони та іншою частиною відкритого моря або економічної зони” [116, с. 179].

Проте за конвенцією транзитний прохід не повністю відповідає свободі судноплавства у відкритому морі. Частина III Конвенції 1982 р. передбачає деякі положення, що врівноважують інтереси всіх користувачів протоками зі специфічними інтересами держав (наприклад підводні човни в цих протоках не можуть не лише проводити маневри, навчання, але навіть призупинити прохід) [118, с. 23].

Вимога про безперервний і швидкий транзит не виключає прохід через протоку з метою входу, виходу чи повернення з держави, що межує з протокою, у разі дотримання умов, встановлених цією державою для входу в його внутрішні морські води і порти [118, с. 25].

Держава, що межує з протокою, не вправі припиняти або перервати транзитний прохід чи іншим чином перешкоджати цьому проходу в протоках, що використовуються для міжнародного судноплавства і з'єднують одну частину відкритого моря або економічної зони з іншою частиною відкритого моря або економічної зони, навіть якщо така протока перекривається його територіальним морем [111, с. 29].

“У конвенції містяться також положення, що забезпечують інтереси держав, що межують з протоками, в галузі безпеки, рибальства, боротьби із забрудненням, дотримання митних, фіскальних, імміграційних і санітарних законів і правил. Судна і літальні апарати при здійсненні права транзитного проходу утримуються від будь-якої діяльності в порушенні принципів міжнародного права, втілених у Статуті ООН, а також від будь-якої діяльності, невластивої безперервному і швидкому транзиту” [117, с. 177].

Конвенція не зачіпає правового режиму міжнародних проток, прохід до яких регулюється в цілому або частково давно існуючими і такими, що не втратили чинності міжнародними конвенціями, які спеціально регулюють такі протоки. Ці конвенції зазвичай стосуються проток, що мають особливе

правове становище. До таких проток слід віднести Чорноморські протоки (Босфор – Мармурове море – Дарданелли), які ведуть лише до берегів Чорноморських країн.

Що ж стосується Чорноморських проток, то, як зазначає Г.О. Анцелевич, це ustalена назва системи морських водних шляхів Чорного моря в Середземне, що складається з Босфору, Дарданелл і з'єднуючого їх Мармурового моря [6, с. 219]. На нашу думку, до запропонованого Г.О. Анцелевичем переліку слід також додати Керченську протоку.

Чорноморські протоки є важливими морськими шляхами для держав, розташованих у басейні Чорного моря. Велике значення вони мають і для України, яка має свій торговий флот і веде інтенсивну торгівлю через свої морські порти і що надає їх для торгівлі іншим країнам. Крім того, Україна має і військово-морський флот, що може у своїй сукупності впливати на політичну і військову обстановку Середземномор'я. Чорноморські протоки перебувають під юрисдикцією Туреччини, але мають міжнародний статус врегульований Конвенціями Монтре 1936 р. (яку підписали Болгарія, Франція, Великобританія, Греція, Японія, Румунія, Туреччина, СРСР, Югославія та Італія) і Конвенцією ООН з морського права 1982 р.

Спеціальна правова регламентація Керченської протоки

У концепції проекту Закону України “Про морську політику України” зазначено, що вивчення, освоєння, збереження та використання ресурсів морів та океанів для України мають велике значення. Такий підхід зумовлюється такими факторами: географічним розташуванням та довжиною морських кордонів України, загальною площею морських просторів України, які перебувають під її суверенітетом та юрисдикцією; рівнем розвитку національної економіки і напрямками зовнішньоекономічної діяльності (зокрема зовнішній та внутрішній товарообіг, нагальні потреби в морських перевезеннях тощо); політичними, економічними та суспільними відносинами з іншими державами; морським потенціалом, його здатністю забезпечити реалізацію і захист національних інтересів в Азовському та

Чорному морях, у Керченській протоці та в окремих районах Світового океану, недоторканність морських кордонів і свободу судноплавства; захист території України з моря [79]. У зв'язку з цим актуальними є питання договірно-правового оформлення державного кордону України на морі із сусідніми державами, його охорони та захисту суверенних прав України в її виключній (морській) економічній зоні, на континентальному шельфі, у внутрішніх морських водах і територіальному морі, у повітряному просторі над ними, на дні та в його надрах.

На нашу думку, зокрема, невирішеною проблемою залишається делімітація морських просторів у Чорноморсько-Азовському басейні з Російською Федерацією. Триває складний переговорний процес щодо розмежування суміжних морських просторів сторін у Чорному морі (делімітація територіального моря, виключної економічної зони і континентального шельфу) та визначення державного кордону між Україною та Росією в Азовському морі та Керченській протоці.

Незважаючи на те, що Азовське море є одним із невеликих морів Світового океану, воно не може не відігравати важливу роль у відносинах між Україною та Росією. Тут формується достатньо потужні морегосподарські комплекси двох держав із розвиненою портовою інфраструктурою. Велику зацікавленість обидві держави проявляють до використання природних ресурсів Азовського моря, оскільки воно багате не тільки на цінні види риби, а має ще значні запаси газу і газового конденсату. Водні шляхи Азовського моря можуть бути інтегровані в розвинуті транспортні комунікації, а узбережжя – ефективно використовуватися для курортного призначення.

До розпаду колишнього СРСР Азовське море і Керченська протока мали правовий статус внутрішніх морських вод. Де-факто і після розпаду Радянського Союзу ніхто особливо не піддавав сумніву міжнародно-правовий статус цього моря і протоки [36, с. 52]. Питання можливої зміни чи уточнення їх правового статусу перейшло виключно в площину українсько-російських домовленостей, під час яких висловлювались кардинально протилежні точки зору.

Як ми вважаємо, то Україна і Росія активно розпочали обговорювати питання про правовий статус Азовського моря і Керченської протоки ще наприкінці 90-х рр. Після тривалих переговорів домовленість сторін з окресленої проблеми спочатку була зафіксована в Договорі між Україною та Російською Федерацією про україно-російський державний кордон від 28 січня 2003 р. У ст. 5 даного Договору закріплено, що врегулювання питань, які стосуються суміжних морських просторів, має здійснюватися між сторонами – відповідно до міжнародного права. Акцентується також увага на тому, що положення даного Договору не завдають шкоди позиціям Російської Федерації та України щодо статусу Азовського моря та Керченської протоки як внутрішніх вод двох держав. На наш погляд, аналіз положень цієї статті свідчить про визнання обома державами права кожної з них на ділянку Азовського моря та Керченської протоки як власної частини внутрішніх морських вод і закріплення за цією акваторією правового статусу морської території, на яку, відповідно, поширюється державний суверенітет України і Росії.

На нашу думку, розв'язання конфліктної ситуації з приводу спорудження російською стороною дамби поблизу українського острова Коса Тузла (2003 р.) активізувало переговорний процес між Україною та Росією. Перед сторонами постало завдання більш чітко визначити статус Азовського моря і Керченської протоки та порядок делімітації їх вод. І, нарешті, визнання за Азовським морем та Керченською протокою статусу внутрішніх морських вод було здійснено саме з урахуванням концепції історичних вод та зафіксовано в Договорі між Україною і Російською Федерацією про співробітництво у використанні Азовського моря та Керченської протоки від 24 грудня 2003 р. [53] Сторони дійшли домовленості, що Азовське море та Керченська протока історично є внутрішніми водами України і Російської Федерації (ст. 1 Договору від 24 грудня 2003 р.) [53]. Законом про ратифікацію від 20 квітня 2004 р. парламенти України та Російської Федерації ратифікували даний Договір.

Укладення та ратифікація сторонами Договору від 24 грудня 2003 р. по праву має розглядатися значним кроком у розв'язанні основної проблеми – розмежування Азово-Керченської акваторії між Україною та Росією. У ч. 2 ст. 1 цього Договору міститься положення, яке є результатом напруженої і наполегливої роботи української дипломатії щодо відстоювання позиції України, а саме: Азовське море розмежується лінією державного кордону відповідно до угоди між Сторонами. Згадуючи перебіг переговорного процесу, необхідно зазначити, що спочатку Росія пропонувала Україні встановити режим спільного використання акваторії Азовського моря і Керченської протоки без її розмежування між двома суверенними державами [33]. Потім, ще до тузлинського конфлікту, російська сторона модифікувала свою позицію, погоджуючись на розмежування лише дна Азовського моря або визначення прибережних зон відповідальності, що не передбачало встановлення державного кордону. У свою чергу, положення ст. 1 Договору від 24 грудня 2003 р., яке передбачає врегулювання питань, що стосуються акваторії Керченської протоки, на підставі окремої угоди, свідчить про відсутність між Україною та Росією єдності в питанні необхідності її розмежування.

На переговорах у березні 2004 р. українській стороні вперше вдалося досягти згоди з російською делегацією щодо необхідності проведення державного кордону не тільки в Азовському морі, але ще й у Керченській протоці. На прес-конференції голова української делегації О.Ф. Моцик акцентував увагу саме на необхідності встановлення в усій Азово-Керченській акваторії лінії державного кордону в її класичному розумінні [81].

Для розуміння того, що тільки Україна і Росія є єдиними і законними правонаступниками колишнього СРСР відносно Азовського моря як державної території, на чому наполягали українські юристи-міжнародники і дипломати [139, с. 267], політикам знадобилося більше 10 років. Лише 24 грудня 2003 р. в Керчі була зроблена спільна заява Президентів України і Російської Федерації, в якій вони підтвердили “своє загальне розуміння того, що... Азовське

море і Керченська протока історично є внутрішніми водами України і Росії, і врегулювання питань, що стосуються даної акваторії, здійснюється за угодою між Україною і Росією відповідно до міжнародного права” [140], а також підписаний Договір між Україною і Російською Федерацією про співпрацю у використанні Азовського моря і Керченської протоки (далі – Договір) [52].

На наш погляд, фактично, Договір створив підстави розглядати Азовське море та Керченську протоку як внутрішні води України та Росії. Але на сьогодні існує кілька основних наукових концепцій щодо правового статусу Азовського моря.

Так, прибічники однієї з наукових концепцій доводять, що після утворення на берегах Азовського моря двох суверенних держав це море втратило правовий статус внутрішніх морських вод і повинно бути віднесено до категорії замкнутих або напівзамкнутих морів, а його статус та режим використання мають визначатися як актами національного законодавства прибережних держав, так і нормами міжнародного права, насамперед нормами, закріпленими Конвенцією ООН з морського права 1982 р. та Женевськими конвенціями 1958 р. з морського права [167].

Прибічники іншої концепції наголошують, що води Азовського моря і Керченської протоки після розпаду СРСР не змінили свого статусу й історично залишилися внутрішніми водами, але вже не Радянського Союзу, а України і Росії.

Якщо за Азовським морем і Керченською протокою буде визнано саме такий статус, то режим їх використання має визначатися внутрішнім законодавством України та Росії, а також укладеними між ними двосторонніми угодами [161, с. 117-118].

Для узгодження цих наукових поглядів необхідно визначити, які підстави для віднесення тієї чи іншої ділянки морських просторів до історично внутрішніх вод або вод замкнутого (напівзамкнутого) моря передбачає міжнародне право, а також які особливості має правовий статус і режим

використання внутрішніх морських вод та вод замкнутих (напівзамкнутих) морів.

Слід мати на увазі, що Конвенція 1982 р. не визначає спеціального статусу та режиму використання замкнутого або напівзамкнутого моря, а лише встановлює обов'язок прибережних держав співпрацювати між собою при використанні такого моря, причому названі Конвенцією форми такої співпраці мають рекомендаційний, а не обов'язковий характер.

Прибічники збереження за водами Азовського моря статусу внутрішніх вод вважають це абсолютним правом Росії і України, оскільки “у випадку розпаду однієї держави і виникнення на її території нових держав останні успадковують цю територію в межах встановлених кордонів і поширюють на неї свій суверенітет” [76, с. 99]. Правомірність домагань України і Росії на історичні внутрішні води колишнього СРСР підтверджується словами англійського юриста-міжнародника Д. Коломбоса, який зазначає, що “доктрина міжнародного права не ставить під сумнів право держав в силу історичних або освячених давниною підстав чи підстав, які ґрунтуються на особливостях водної території, зазіхати на більш широку смугу берегових вод, якщо конкретна держава може довести, що вона протягом тривалого часу здійснювала панування над цією територією і що правомірність такого посягання визнана більшістю інших держав” [69, с. 542].

На наш погляд, беручи це до уваги, можна стверджувати, що Азовське море тривалий час розглядалося як внутрішнє море, що належало одній державі – спочатку Російській імперії, а згодом – Радянському Союзу. Однак після розпаду СРСР об'єктний і суб'єктний склад відносин щодо володіння Азовським морем докорінно змінився. Замість однієї (СРСР) утворилися дві незалежних держави – Росія і Україна, які здійснюють самостійне володіння двома окремими ділянками морських просторів. Тому міжнародно-правовий звичай визнання Азовського моря внутрішнім морем не можна розглядати як такий, що продовжується після розпаду СРСР, і на нього поширюються положення Конвенції про встановлення

територіального моря (ст. 2) України і Російської Федерації, а також економічні зони та континентальний шельф цих держав (ст. 55, 76).

Але визнання за водами Азовського моря правового статусу внутрішніх морських вод буде узгоджуватись з вимогами сучасного міжнародного морського права і не буде суперечити вимогам Конвенції ООН 1982 р., якщо розглядати Азовське море як історичну затоку двох прибережних держав – України і Росії, для чого, на думку прибічників цієї концепції, є цілком достатні історичні, політичні, економічні, оборонні та інші підстави, і це узгоджується з положеннями п. 6 ст. 10 Конвенції 1982 р. [69, с. 543].

До того ж міжнародний звичай дозволяє визнавати історичними затоки й інші морські простори, які омивають береги двох і більше держав. Прикладом цього можуть бути Біле і Карське моря, які розглядаються як внутрішні моря Росії.

Крім того, з моменту утворення суверенних України та Росії жодна третя держава не заявляла про право своїх суден користуватися свободою мореплавства у водах Азовського моря, які розташовані за межами 12-мильної смуги, що прилягає до берегів України чи Росії, про право безперешкодного транзитного проходу через Керченську протоку.

Отже, підхід до Азовського моря як до замкнутого або напівзамкнутого та історично внутрішнього моря одночасно дає підстави узгодити між собою як викладені вище наукові підходи до статусу цього моря, так і норми Конвенції ООН з морського права 1982 р. та Договору між Україною і Російською Федерацією про співробітництво у використанні Азовського моря і Керченської протоки 2003 р. При цьому норми Конвенції та Договору мають розглядатися як загальні і спеціальні норми міжнародного права [53].

Безумовно, переговори з цього питання вимагають компромісів та нестандартних рішень, але не таких, коли їх ціною стає втрата суверенітету країни над значною ділянкою території. Так, частина Керченської протоки, що включає Керч-Єнікальський канал, є територією України. І якщо Україна погодиться з

тим, щоб кордон пройшов по краю суші, це означатиме, що вона порушить Конституцію України. Адже в ст. 73 Основного Закону чітко записано, що зміна території України вирішується виключно всеукраїнським референдумом [78].

Таким чином, україно-російські суперечності з приводу договірно-правового оформлення міждержавного кордону цілком вкладаються в загальне річище, в якому перебувають відносини між країнами. Ми виразно бачимо два взаємовиключних підходи: перший полягає в необхідності мати загально-прийняті у світі делімітовані і демарковані кордони з усіма сусідами, і другий, що пропонує правове розв'язання проблеми на рівні домовленостей або на підставі прецедентів, що діють в рамках СНД. Обопільна зацікавленість у врегулюванні проблеми і реального контролю на лінії кордону, таким чином, може трансформуватися або за першою моделлю, де практичний зміст буде адекватно юридично оформлено, або за другою, коли сторони досягатимуть певних неофіційних чи напівофіційних домовленостей та координуватимуть свою прикордонну політику, уникаючи оформлення кордону згідно з міжнародними стандартами.

На даному етапі міждержавних відносин України і Росії необхідне невідкладне встановлення кордонів суверенітету і сфери компетенції кожної з держав в Азовському морі і Керченській протоці. Цей захід повністю відповідав би довготривалим інтересам обох держав, оскільки затягування його реалізації завдає істотного збитку економіці як України, так і Росії, а, в більш широкому політико-правовому контексті, розвитку дружніх відносин і співпраці між ними [35, с. 42].

Автор розділяє позицію А.Р. Бистрової, яка стверджує про необхідність офіційного закріплення давно існуючої практики розмежування вод Керченської протоки на основі проведення серединної лінії в повній відповідності з положеннями ст. 15 Конвенції 1982 р. І що події в Керченській протоці 11 листопада 2007 р. зайвий раз підтверджують нагальну потребу такого розмежування [17, с. 119].

Крім того, зараз в Азовському морі та Керченській протоці склалась така правова ситуація, коли державного кордону немає, а суверенітет Росії має місце [145, с. 27], що відповідає положенням Конституції РФ та ст. 1 Закону Росії “Про внутрішні морські води, територіальне море та прилеглу зону Російської Федерації” 1998 р. [111].

Проблемність визначення правового статусу вод Азовського моря після розпаду СРСР і появи на його берегах двох суверенних держав, крім іншого, погіршується і певною практикою, що має місце в сучасному світі.

Японське море, води якого омивають береги Японії, Росії і Північної Кореї, ніколи не мало правового статусу і режиму внутрішніх вод цих держав [18, с. 108].

Води Мексиканської затоки, що омивають береги Сполучених Штатів Америки і Куби і доступні через два проходи по обох берегах острова Куби, могли б претендувати на правовий статус і режим внутрішніх вод, однак у них діє міжнародно-правовий режим. Води Ботнічної затоки в Балтійському морі, що омивають береги двох держав – Швеції і Фінляндії, – маючи визначені підстави на правовий статус і режим внутрішніх морських вод цих держав, набули міжнародно-правового статусу [69, с. 621].

Стаття 10 Конвенції 1982 р., визначаючи поняття заток, що можуть бути включені до складу внутрішніх морських вод прибережної держави, констатує правомірність включення в цей склад вод історичних заток, що омивають береги кількох держав. Так, зокрема, якщо в п. 1 цієї статті при загальному визначенні поняття заток говориться, що це стосується заток, береги яких належать одній державі”, то в п. 6 цієї ж самої статті пояснюється, що “Викладені вище положення не поширюються на так звані “історичні затоки...” [145, с. 29].

У міжнародно-правовій практиці відомі випадки, коли суміжні прибережні держави за спільною домовленістю включають до складу своїх внутрішніх вод води затоки.

Наприклад, води затоки Ріо-де-Ла-Плата, що омивають береги Аргентини й Уругваю, з 1961 р. оголошені цими державами своїми внутрішніми водами [60, с. 65].

Іншим прикладом подібних дій прибережних держав може бути правовий статус затоки Фонсека, що омиває береги трьох держав – Нікарагуа, Сальвадору і Гондурасу, які розглядають води цієї затоки як свої внутрішні морські води [61, с. 111].

У такий спосіб Україна має у своєму розпорядженні цілком достатні вагомні підстави розглядати води Азовського моря як внутрішні води України і Російської Федерації, і домовленість про це між ними вже досягнута.

Правомірність закріплення за водами Азовського моря правового статусу внутрішніх морських вод підкріплюється, крім цього, міжнародно-правовим положенням. Азовське море за своїми історично сформованими умовами має цілком визначені правові підстави претендувати на статус історичної затоки, тому що в ньому здавна переважали політичні, економічні, оборонні і правові інтереси народів, що населяють його береги. І визначення Азовського моря як історичного в доктрині міжнародного морського права вже мало місце [62, с. 40].

Однак, досягнувши угоди про закріплення за водами Азовського моря правового статусу внутрішніх морських вод, перед Україною виникла проблема, суть якої полягає у встановленні в Азовському морі лінії державного кордону.

Визначення державного кордону явище природне, правомірне і встановлюється, звичайно, за спільною домовленістю суміжних держав. Спірні питання при цьому найчастіше виникають і зазвичай стосуються незгоди сторін щодо окремих ділянок території, кому і до яких кордонів вони належать. У питанні ж про розмежування (делімітацію) кордонів в Азовському морі Україна потрапила в ситуацію, пов'язану з явищем досить рідкісним у міжнародно-правовій практиці при вирішенні подібних питань, –

Російська Федерація зайняла позицію, яка веде до відмови від проведення в Азовському морі державного кордону. Свою позицію Російська Федерація обгрунтувала тим, що води Азовського моря повинні використовуватися на основі спільного з Україною користування і розмежовувати їх державним кордоном не потрібно. Така позиція Російської Федерації була підтверджена в її практиці Договором між Російською Федерацією й Україною про правовий статус Азовського моря і Керченської протоки. Встановлюючи в ст. 1 проекту Договору солідарність з українською позицією щодо закріплення за водами Азовського моря правового статусу внутрішніх вод України і Російської Федерації, Російська сторона в ст. 2 проекту Договору висувала пропозиції про те, що “Азовське море і Керченська протока, включаючи їхні води, дно, надра і природні ресурси, не підлягають розділу і є об’єктом спільного користування Сторін”.

Як зазначає автор, на сьогодні предметом україно-російських переговорів є лінія проходження державного кордону в Азовському морі та Керченській протоці (у грудні 2009 р. в Києві відбулося 32 засідання делегацій України та РФ з окресленого питання). Визначення курсу проходження цієї лінії та методів її встановлення є найбільш болючим питанням у переговорному процесі. На наш погляд, для досягнення домовленості з питань морської делімітації України і Росії слід врахувати сучасні тенденції міжнародної судової юриспруденції у сфері делімітації морських просторів, зокрема практику Міжнародного Суду ООН. Зокрема, Україна вже має власний досвід вирішення питань морської делімітації у Міжнародному Суді ООН (спір між Україною і Румунією щодо делімітації морських просторів у західній частині Чорного моря, який отримав своє розв’язання у рішенні МС ООН від 3 лютого 2009 р. (*Romania v. Ukraine*)) [179].

Як зазначалося, Керченська протока – єдиний природний вихід з Азовського моря. Рух суден по ній у наш час організований за двома маршрутами: Керч-Єнікальському каналу (КЄК), який проходить поблизу

Кримського узбережжя та повністю перебуває під управлінням України, та за фарватером № 50 і № 52. КЄК – є найглибоководнішим шляхом (прохідна осадка суден до 8 м), вартість проходу по ньому розраховується за ставками України і приблизно вдвічі перевищує вартість проходження суден по мілководних 50-му та 52-му фарватерах, в яких прохідна осадка становить до 3 м.

На першому ж засіданні делегацій України і Російської Федерації з визначення правового статусу Азовського моря та Керченської протоки і розмежування континентального шельфу та виняткової (морської) економічної зони в Чорному морі, яке відбулося в жовтні 1996 р., сторони констатували, що Керч-Єнікальський канал перебуває на балансі Керченського морського торговельного порту, який є відповідальним за його утримання та безпеку судноплавства каналом. Було також погоджено, що всі судновласники відповідно до міжнародної практики повинні виплачувати встановлені каналні збори за прохід Керч-Єнікальським каналом [158].

При проходженні КЄК відповідно до Кодексу торговельного мореплавання України і Обов'язкових постанов по Керченському морському торговельному порту 1988 р. з суден, які прямують з Чорного моря в порти азово-донської акваторії, передбачено стягнення каналного збору Керченським морським торговельним портом (КМТП), а також лоцманського збору (ДП “Дельта Лоцман”) та сплату послуг Центру управління рухом суден (ЦУРС) у Керченській протоці [131]. Проте відповідно до ст. 6, 7 Угоди між урядами України і Російської Федерації про торговельне судноплавство від 8 лютого 1995 р. російським суднам, а також суднам під прапорами третіх країн, які експлуатуються російськими судновласниками, був наданий “режим найбільшого сприяння”: 50%-й коефіцієнт оплати за прохід по каналу від обов'язкового каналного збору, судна з осадкою до 4,5 м мають право проходити по каналу без послуг українських лоцманів, при проходженні КЄК з судна не стягується платня за послуги ЦУРС порту Керч.

Проте в 1997 р. Російська Федерація, користуючись міжнародно-правовою невизначеністю з українсько-російським кордоном у Керченській протоці, в односторонньому порядку визнала територіальними водами РФ фарватери № 50 і 52. Обов'язковими постановами по портах Темрюк і Кавказ від 1 квітня 1997 р. (п. 1.3) російською стороною в односторонньому порядку вводиться управління рухом суден у портових водах, а також на фарватері № 50 до виходу його на ділянку шляху між фарватерами № 50 і 52 в смузі моря шириною 70 м між правою стороною Керч-Єнікальського каналу і районом 452 до виходу на фарватер № 52 і далі по 52-му фарватеру. Такі зміни були закріплені в Повідомленнях мореплавцям від 10 лютого 2001 р. № 879.01. Відповідно до цього документа, підписаного начальником гідрографічної служби Чорноморського флоту, внесена коректура керівництва і посібників для плавання: “Суднам, прямуючим з Чорного моря в Азовське (з Азовського в Чорне), при переході з фарватеру № 52 на фарватер № 50 і назад між правою стороною КЄК і районом № 452 (перевантажувальний рейд) забороняється віддалятися від правої сторони каналу більш ніж на 70 метрів”, тобто російською стороною в односторонньому порядку фактично введені нові правила управління рухом суден у Керч-Єнікальському каналі та на фарватері № 50, дві третини якого розташовані в територіальних водах України [134, с. 176].

Дана практика йде в розріз із Протоколами засідань із визначення правового статусу Азовського моря та Керченської протоки і розмежування континентального шельфу та виняткової (морської) економічної зони в Чорному морі від 17 жовтня 1996 р. і від 21 жовтня 1997 р. та має на меті дезавуувати досягнуті домовленості.

Повертаючись до питання делімітації кордонів в Азовському морі та Керченській протоці, зазначимо, що до норм міжнародного права за початкову точку для розмежування територіального моря за методом серединної лінії між Росією і Україною розглядається крапка, розташована на лінії, яка сполучає вхідні в Керченську протоку миси Киз-Аул (Крим) і

Залізний Ріг (Росія). Українська сторона обґрунтовано наполягає на тому, що початкова точка повинна бути на середині сполучної лінії. Росіяни ж вважають початковою точкою місце на перетині сполучної лінії та осі системи розділення руху суден, яка проходить поряд із Кримським узбережжям. Аргументація російської сторони при цьому виглядає малопереконливо. Інша справа, якщо Тузла стає не українським островом, а західним краєм російської коси, – тоді вимоги росіян про перенесення лінії державного кордону на захід та про спільне управління Керч-Єнікальським каналом стають цілком закономірними.

На наш погляд, для України важливим залишається підтвердження адміністративного кордону, який існує у Керченській протоці ще з радянських часів. Це дає підстави нашій країні й надалі володіти Керч-Єнікальським каналом – єдиним водним шляхом із Чорного моря в порти Волго-Донського басейну. Але така позиція не задовольняє Росію. І хоч українська сторона надає гарантії свободи судноплавства для російських кораблів, Москву вони не влаштовують. Російські дипломати пропонують усілякі варіанти делімітації Керч-Єнікальського каналу, які б давали змогу зберегти контроль Росії над ним. Але якщо раніше росіяни говорили переважно про спільні води, то тепер вони готові вести переговори про проведення кордону в Керченській акваторії. Наприклад, про розмежування по середині Керч-Єнікальського каналу.

Таким чином, у порядку коротких висновків, можна зазначити ось що.

1. Визнання за водами Азовського моря правового статусу внутрішніх морських вод України і Російської Федерації, що розглядається обома державами як важливе позитивне явище, припускає поширення на морські простори Азовського моря правового статусу державної території України і Російської Федерації.

2. Правовий статус державної території, у свою чергу, однозначно припускає поширення на цю територію державного суверенітету.

3. Дія державного суверенітету також однозначно припускає чітке визначення просторових кордонів, у межах яких він діє на законних підставах.

4. Отже, у водах Азовського моря, визнаних внутрішніми морськими водами України і Російської Федерації, повинна бути встановлена лінія розмежування дії державного суверенітету як України, так і Російської Федерації. Ця лінія розмежування дії державних суверенітетів двох держав делімітується як державний кордон.

Сьогодні в міжнародному праві відсутня норма, яка визначає спеціальний статус та режим використання замкнутого або напівзамкнутого моря, що породжує низку проблем при делімітації та використанні даних морських просторів, у зв'язку з чим вважаємо доцільним закріплення цих положень в Конвенції ООН з морського права 1982 р.

Висновки до розділу 1

1. Загострення проблеми Чорноморських проток у XVIII-XX ст. виявило значні суперечності. Німеччина не схвалила британську ідею поділу Османської імперії між великими державами. Берлін, схилившись до підтримки позицій Петербурга та Парижа, також відмовився від участі у колективній демонстрації кораблів великих держав у протоках. Водночас римський та віденський кабінети активно підтримували вищезгадану ініціативу Лондона. Як показали події навколо проблеми проток, берлінський кабінет, занепокоєний зростанням британсько-німецького антагонізму, прагнув до узгодження інтересів членів Троїстого союзу (військово-політичний блок Німеччини, Австро-Угорщини та Італії) та російсько-французького союзу для об'єднання їх зусиль з метою протидії колоніальній політиці Великобританії. Проросійська позиція Берліна викликала незадоволення та спротив його союзників, що послаблювало можливості німецько-австрійсько-італійського альянсу.

Австро-Угорщина, стурбована можливістю захоплення царським урядом проток та Константинополя, що завдало б значних збитків її балканській політиці та зважаючи на позицію Німеччини й обмежені можливості у протидії цьому Великій Британії, змушена була шукати порозуміння з Росією. Наслідком цього стала угода 1897 р., згідно з якою Відень та Петербург домовились про підтримання статус-кво на Балканах та стосовно Босфору і Дарданелл, що, у свою чергу, більш ніж на десять років стало фактором стабілізації становища на теренах Османської імперії і, таким чином, дало змогу царському уряду зосередитись на далекосхідній експансії. Події навколо повстання на острові Крит та спричиненої ним грецько-турецької війни виявили тенденцію до посилення впливу Німеччини в Османській імперії, що заклало потенційний конфлікт між Берліном та Петербургом стосовно Чорноморських проток.

2. Виходячи з проведеного аналізу Чорноморських проток слід зазначити, що під Чорноморськими протоками слід розуміти протоки Босфор, Дарданелли та Мармурове море, які з'єднують Чорне море з Атлантичним океаном (через Середземне море), а також Керченську протоку як таку, що використовується для міжнародного судноплавства.

3. Після захоплення турками Константинополя у 1453 р. правове регулювання проходу через Чорноморські протоки і судноплавство в Чорному морі було внутрішньою справою Туреччини як єдиної на той час чорноморської держави. Внаслідок утвердження Росії на узбережжі Азовського моря наприкінці XVII ст. питання про правовий режим Чорноморських проток виходить за рамки внутрішньої турецької політики і набуває міжнародного характеру. Укладення між Росією і Туреччиною Кючук-Кайнарджийського мирного договору 1774 р. надає російським торговим суднам право вільного проходу через Чорноморські протоки. За Адріанопольським мирним договором 1829 р. такий режим поширюється на торговельні судна інших країн.

З огляду на стратегічне положення Чорноморських проток постали проблеми щодо проходу військових кораблів, розв'язання яких змінювалося залежно від політичного впливу в даному регіоні. Зокрема, за російсько-турецьким договором 1833 р. Чорноморські протоки були відкриті для російських військових кораблів і закриті для проходу військових кораблів інших країн. Проте в Лондонській конвенції про міжнародну регламентацію режиму Чорноморських проток 1841 р. передбачалося закриття Чорноморських проток для всіх військових кораблів, крім турецьких.

Паризький мирний договір 1856 р. проголосив демілітаризацію Чорного моря (Чорноморські протоки залишилися відкритими лише для торговельних суден усіх держав). У Лондонській конвенції 1871 р. про перегляд деяких статей Паризького мирного договору 1856 р. скасовувалися обмеження щодо військово-морських сил Туреччини та Росії у Чорному морі.

4. Визнання за водами Азовського моря правового статусу внутрішніх морських вод України і Російської Федерації, розглянуте обома державами як важливе позитивне явище, припускає поширення на морські простори Азовського моря правового статусу державної території України і Російської Федерації.

5. Правовий статус державної території, у свою чергу, однозначно припускає поширення на цю територію державного суверенітету.

6. Дія державного суверенітету також однозначно припускає чітке визначення просторових кордонів, у межах яких він діє на законних підставах.

7. Отже, у водах Азовського моря, визнаних внутрішніми морськими водами України і Російської Федерації, повинна бути встановлена лінія розмежування дії державного суверенітету як України, так і Російської Федерації. Ця лінія розмежування дії державних суверенітетів двох держав делімітується як державний кордон.

РОЗДІЛ 2

МІЖНАРОДНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ВИКОРИСТАННЯ ЧОРНОМОРСЬКИХ ПРОТОК

2.1. Основні етапи формування сучасного статусу проток Босфор та Дарданелли

Проблема Чорноморських проток на початку ХХ ст. не тільки зберегла свою актуальність, їх значення постійно зростало, що було зумовлено як вимогами безпеки держави, так і економічними й торговельними інтересами. Від уряду вимагалася відмова від пасивної політики в цьому регіоні. Цей погляд поділявся офіційними особами, про що свідчать численні аналітичні записки, підготовлені у військовому, морському та дипломатичному відомствах. У числі їх авторів – морський міністр І.М. Диков, М.А. Таубе, І.А. Зіновієв, А.А. Гирс, С.Д. Сазонов. Загальний підсумок був підбитий у пам'ятній записці віце-директора канцелярії МЗС Н.А. Базілі у листопаді 1914 р. [77, с. 156]. У ній розглядалися всі аспекти проблеми: економічний, стратегічний і загально-політичний. Спираючись на дані Міністерства торгівлі і промисловості, він показав, що за десятиріччя (з 1903 по 1912 р.) вивезення через Дарданелли становило 37% усього вивезення імперії. Морське перевезення вантажів мало незаперечну перевагу перед сухопутним, оскільки обходилося у 25 разів дешевше. Значення проток для південної торгівлі Росії було наглядно продемонстроване у 1912 і 1913 р., коли їх тимчасове закриття коштувало економіці держави 30 млн руб. на місяць [77, с. 157]. У 1913 р. понад 80% хлібного експорту здійснювалось через порти Чорного і Азовського морів. Не менше значення цей торговий шлях мав і для російської промисловості: Донецького кам'яновугільного басейну, Кавказького нафтопромислового і рудоносного басейнів.

Стратегічне значення Чорноморських проток було пов'язане з розвитком флоту, отже, і з безпекою південних кордонів держави. Існуючий

режим проток не дозволяв Росії у разі потреби перекидати судна з одного моря в інше. Позначався він і на якісному складі флоту.

Щоб зрозуміти позицію російської дипломатії початку ХХ ст., неможливо не сказати про записку 1905 р. члена Ради міністерства іноземних справ, відомого юриста-міжнародника барона М. Таубе. Він вважав, що з юридичної точки зору, положення проток на самому початку ХХ ст. не може бути визнаним ні “теоретично-зрозумілим, ні практично задовільним” у контексті інтересів Росії, і підлягало б перегляду і роз’ясненню міжнародно-дипломатичним шляхом [144, с. 96]. Професор Таубе виступав проти відкриття Босфору і Дарданелл. Зміна режиму проток у такому напрямі створювала можливість появи у Чорному морі ворожого флоту і тим самим вносила у міжнародну політику небезпечний для Росії фактор.

Відкриття проток може бути визнане вигідним лише у разі дотримання таких умов: 1) створення сильного чорноморського флоту, спроможного зберегти за Росією панування у Чорному морі; 2) зобов’язання Туреччини не надавати іноземним державам баз на узбережжі Чорного та Мармурового морів; 3) демілітаризація і “нейтралізація” проток. Навряд чи можна сумніватися, писав Таубе, що виконання останньої умови неможливе, поки існує Туреччина як самостійна держава, і що здійснення перших пунктів – поза яких відкриття проток було б для Росії абсолютно непростою політичною помилкою, створює таку обширну, багатомільярдну за витратами і розраховану на багато років, військово-політичну програму, попереднє виконання якої відкладає питання про відкриття проток – “*ad calendas graecas*” (до грецьких коленд) [144, с. 97].

Отже, як і раніше, протоки вважались у мирний час зачиненими для проходу всіх іноземних військових суден, у тому числі і російських. Султан іноді видавав фірмани (укази) на прохід російських військових суден, при цьому незброєних і без озброєної охорони, наприклад у 1891 та 1894 р., Англія постійно ускладнювала отримання навіть таких дозволів,

висловлюючи різкі протести, а в 1904 р. влаштувала військово-морську демонстрацію поблизу проток, щоб не допустити прохід російських військових суден з Чорного моря в Середземне. У результаті сталося так, що під час російсько-японської війни одна з найкращих російських ескадр була замкнена в Чорному морі міжнародними трактатами під контролем союзниці Японії – Англії.

Усе це було не вигідним для Росії, так само не вигідно це було і для Туреччини. Міжнародна опіка, встановлена над протоками, була неправильною і несправедливою. Відомий у свій час французький публіцист Рене Пінон висловив з цього приводу дотепну думку. “Довірити ключ від будинку, де замкнений здоровий солдат, старому інваліду, – писав Пінон, – це означає поставити сторожа перед найгіршими пригодами або перед необхідністю кликати на допомогу; бажаних допомогти виявиться багато, але ніхто не захоче зробити це задарма”. Так виглядала ця ситуація для Росії і для Туреччини [108, с. 93].

Досвід російсько-японської війни поставив російську дипломатію перед необхідністю перегляду тактики збереження статус-кво у міжнародно-правовому режимі проток. Цього потребували також інтереси російської економіки. З кінця XIX ст. російський хлібний експорт направлявся виключно через протоки. У той час, як частка балтійських портів у хлібоекспорті падає з 20,6% у 1896-1900 рр. до 10,7% у 1906-1910 рр., вивезення хліба з чорноморсько-азовських портів зростає за цей період із 4557 тис. т до 7516 тис. т. Через протоки пройшло 87,2% усієї експортованої у 1901-1910 рр. пшениці і майже весь експорт ячменю [108, с. 96].

Величезну роль мали протоки і в експорті російського вугілля та нафти, а також у вивезенні цукру, спирту, скла, вовни, бавовняних тканин, в імпорті машин, хімічних продуктів, металів, бавовни, добрив. Вивезення промислових товарів через Дарданелли тільки з трьох портів: Поті, Батумі і Миколаєва зріс із 559 тис. т у 1906 р. до 936 тис. т у 1912 р. [102, с. 211].

Російська дипломатія кілька разів намагалася домогтися задовільного для Росії вирішення проблеми проток.

На початку XX ст. режим правового статусу Чорноморських проток вимагав суттєвих змін. Міжнародні дискусії з цього приводу досягли своєї найвищої точки кипіння. 3-5 вересня 1913 р. питання “нейтралізації” Чорноморських проток було розглянуто на XVIII-й міжпарламентській конференції в Гаазі. Робота міжпарламентської комісії була розпочата за пропозиції германського депутата Пахніке, який запропонував XVII-й міжпарламентській конференції в Брюсселі (1910) проект резолюцій щодо міжнародних проток та каналів. У резолюції говорилось про те, що конвенцією 1881 р. між Аргентиною та Чилі Магелланова протока була вилучена із загального права війни; Константинопольською конвенцією 1888 р. було “нейтралізовано” Суецький канал; Американсько-Британською конвенцією 1901 р. встановлено той самий порядок для Панамського каналу. Для інтересів міжнародних сполучень і загального миру уявляється важливим поширити цей порядок на всі міжнародні протоки і канали [113, с. 538].

На початку XX ст. вже існувала класифікація проток. І була визнана третя категорія проток, через які проходили судна під різними національними прапорами кількох прибережних і неприбережних держав. Тут зовсім інша структура юридичних зносин. Професор Мартенс вважав, що можливо вирішити проблему проток шляхом аналізу “міжнародних угод”, що “визначають користування цими артеріями міжнародних сполучень” [98, с. 383]. Професор Ціммерман вважав, що “неможливо займатися реєстрацією різних угод, часто незрозумілих з точки зору права. Для з’ясування істинного характеру міжнародних проток, що з’єднують відкриті моря, важливі не тільки угоди, важливі і міжнародні прецеденти та вирішення аналогічного питання при інтернаціоналізації таких каналів, як Суецький або Панамський” [157, с. 57].

Комісія з міжнародного права визнала, що не тільки потрібно признати різні норми для проток взагалі, але що юридичне становище кожної протоки і каналу настільки різні стосовно потреб світової спільноти, оборони прибережних держав, верховних прав цих держав і інтересів держав, що

примикають до відомих морських басейнів, що необхідно визнати цілком правильними відмінності між статусами різних водних шляхів і навіть виключний статус деяких із них. Однак комісія розробила мінімум правил, які все ж таки могли поліпшити статус проток відносно їх становища на початок ХХ ст. Такими правилами загальновизнаними або тими, що можуть втратити загальне визнання, комісія назвала такі п'ять:

1) ніким не заперечується початок вільного проходу і рівного звернення відносно торгових суден у мирний час. Комісія вважала можливим поширити це правило і на військовий час. Винятком було тільки положення Дарданелл і Босфору;

2) право вільного проходу включає заборону блокади;

3) якщо за прибережними державами визнано право зводити укріплення в протоках і якщо їй надано право використовувати міни, що розряджаються з берега, і торпедами, то у використанні автоматичних контактних мін потреби немає;

4) використання прожекторів цілком гарантувало у той час від раптових нічних атак. Через це було цілком безпечно відмовитись від гасіння маяків. Нещасні випадки і затримки, що викликані гасінням вогнів у протоках, зовсім не викликається потребою оборони;

5) комісія нагадала про необхідність звертатися до третейського суду для вирішення спорів про додатки і про тлумачення спірних договорів. У цьому разі йдеться про нове застосування арбітражу, здійснення якого міжпарламентський союз поставив одним із своїх найважливіших завдань [113, с. 538-539].

З договорів, згаданих Пахніке, було вилучено все, що не узгоджувалося із суверенітетом і з правом збройної оборони проток. Вилучено було також право проходу військових суден через нейтралізовані протоки, що викликають серйозні розбіжності. Залишилось тільки одне правило, що йде далі загальновизнаного звичаю: свобода торгівлі через протоки не тільки у мирний час, а і під час війни [123, с. 130].

Однак, незважаючи на всі ці обмеження і зміни первинної пропозиції, під час дебатів турецький депутат Дамад-Ферід паша протестував проти такої постановки питання. Він посилався на існуючі договори і пропонував взагалі виключити Дарданелли і Босфор з числа проток, до яких буде застосовано загальний проект нейтралізації. Навпаки, румунський депутат Негулеско підкреслив необхідність дати доступ через протоки також і військовим суднам і вказував на труднощі розмежування між військовими суднами та торговельними.

Конференція прийняла пропозицію комісії, до якої приєднався також Пахніке. Комісії було доручено виробити остаточний проект міжнародної конвенції, що буде санкціонувати ті з принципів, які можуть бути визнані сукупністю цивілізованих держав.

На думку Ціммермана, складність проблеми Чорноморських проток зводиться не тільки до того, щоб зусиллями зацікавлених європейських держав нейтралізувати їх. Доки територіальні володіння султана розташовані на обох берегах Босфору, Дарданелл і Мармурового моря і доки Константинополь – столиця Османської імперії, не може бути твердих гарантій для нейтралізації проток. Однак не існує нерозривного зв'язку між Туреччиною, з одного боку, і Босфором і Дарданеллами – з другого. Доки не підбиті підсумки балканської війни, було б нерозумно наперед вирішувати питання про подальшу долю Османської імперії. Але все ж таки з боку інтересів Росії, балканських і західноєвропейських держав необхідно відокремити проблему про міжнародне становище Туреччини як азіатської держави, від питання про інтернаціоналізацію проток, Константинополя і прибережної полоси на азіатському і європейському березу полоси, що опоясує Босфор, Дарданелли і Мармурове море [157, с. 56].

На початку ХХ ст. сталися корінні зміни в міжнародній обстановці. Росія програла у війні з Японією, сталася перша російська революція 1905-1907 рр. На світовій арені позиції Росії були серйозно послаблені, що призвело до посилення

ролі Германії в “європейському концерті”. Хоча Росія після результатів останньої війни перестала бути для Великобританії грізним суперником у Азії, а Франція була надійним союзником Лондона, однак зростаюча міць Германської імперії ставала все більш реальною загрозою для Великобританії як світової держави. Росія у результаті зближення з Англією убезпечила б себе на Далекому Сході після перемир'я з Японією, зміцнила б свій союз із Францією і змогла б повернутися до проведення активної політики на Балканах і на Близькому Сході. Однак російському уряду довелось би піти на компроміс з Англією і врегулювати напружені відносини з нею на Близькому і Середньому Сході. Зближення ж Росії з Германією послабило б франко-російський союз, який був головною опорою Петербурга на Європейському континенті. Вибір, який повинна була зробити Росія, мав життєво важливе значення для її майбутнього, визначив її становище серед майбутніх держав.

Питання щодо проток у зв'язку з англо-російськими переговорами було всебічно розглянуто в “Записці з приводу угоди між Росією та Англією”, складеній 25 серпня 1906 р. російським дипломатом, послом у Константинополі І.Л. Зинов'євим. Він ставив питання про перегляд статей Лондонської конвенції 1871 р., що стосувалися закриття проток. Але оскільки Англія була головним противником виходу російського флоту на морські простори, на погляд Зинов'єва, “підняти це питання здається важливим лише за умови, якщо нам вдасться заручитися сприянням Англії [83, с. 16]. Як передбачав Зинов'єв, зміна режиму проток не порушувала інтересів Туреччини в Чорному морі і давала російському уряду можливість більш вільно і з найбільшим радіусом дії використовувати бойову силу Чорноморського флоту на Близькому Сході і в Середземному морі [83, с. 17].

У 1906-1907 рр., під час англо-російських переговорів з укладання конвенції щодо Персії, Тибету та Афганістану, сторони інтенсивно обмінювалися думками щодо режиму Чорноморських проток. Однак переговори про протоки мали більш підлеглий характер. Російська дипломатія проявила

при цьому особливу обережність і стриманість. Хоча формально радник російського посольства в Лондоні Поклевський-Козелл першим порушив питання про протоки, в дійсності ініціювала питання в листопаді 1906 р. англійська дипломатія, яка намагалася прискорити підписання конвенції щодо Персії, Тибету та Афганістану. У 1907 р., під час розгляду англійських проектів щодо середньо-східного питання, між Петербургом та Лондоном відбулися переговори по суті пропозицій російської дипломатії щодо зміни режиму проток. Російська сторона намагалася отримати згоду Англії на прохід російських військових суден через протоки при зачиненні їх для військового флоту нечорноморських держав. Лондонський кабінет як в усних заявах, так і в меморандумах визнавав особливу зацікавленість Росії у протоках і висловлював згоду сприяти вирішенню питання про їх статус. Було можливим, на погляд англійського уряду, у майбутньому знайти прийнятну для Росії й інших держав формулу зміни режиму проток. Англійська дипломатія ставила перегляд конвенції про протоки 1871 р. в залежність від англо-російських переговорів з проблем Середнього Сходу і таким шляхом домогалася від Петербурга поступок у Персії, Тибеті та Афганістані. Але британська дипломатія була проти включення питання про протоки в конвенцію по середньо-східним питанням і ухилилася від прийняття зобов'язань по зміні режиму проток [93].

Російська дипломатія ще кілька разів намагалася добитися задовільного для Росії розв'язання проблеми проток. Так, у 1908 р. російський міністр іноземних справ Ізвольський у переговорах зі своїм австрійським колегою Еренталем дав згоду на анексію Боснії та Герцеговини Австрією в обмін на згоду Еренталю на прохід російських військових суден через протоки. Австрія використала угоду з Ізвольським і анексувала Боснію та Герцеговину. Але Росія нічого не виграла від цієї угоди, оскільки Англія рішуче відмовилась від виконання російських вимог. Відповідь англійського міністра іноземних справ Едуарда Грея Ізвольському ставила Росію перед необхідністю обирати:

або закриття проток для всіх іноземних суден, у тому числі російських, або відкриття для військових суден, але теж не для однієї тільки Росії, а для всіх держав. Інше вирішення питання було для Росії не поліпшенням, а погіршенням режиму проток [98, с. 385].

Таким чином, усі спроби російського уряду вирішити питання про протоки мирним шляхом завжди наражалися на протидію держав, насамперед Англії.

Перехід Італії до активної лінії в Середземномор'ї надавав нове звучання питанню про міжнародні морські шляхи. У цьому районі були три стратегічно ключові точки: Гібралтарська протока, Суецький канал і Чорноморські протоки. Перший із згаданих пунктів перебував під повним контролем Великобританії, що мала військову базу в Гібралтарі. Суецький прохід контролювали Великобританія і Франція. Питання про зону Чорноморських проток залишалося не до кінця врегульованим.

Лозаннська конвенція 1923 р. затверджувала принцип необмеженого проходу військових і торговельних кораблів усіх країн у Чорне море і назад як в мирний, так і у воєнний час. Зона проток була демілітаризована – Туреччина, через території якої проходили протоки, не мала права розміщувати поблизу них свої військові контингенти. Лозаннська конвенція не задовольняла дві головні Чорноморські держави – саму Туреччину і Радянський Союз, оскільки забезпечення безпеки їх Чорноморських рубежів було поставлене цілком у залежність від політики і доброї волі зовнішніх, тобто нечорноморських держав. Маючи потужні флоти, Великобританія, Франція, Італія, а в перспективі і інші держави могли регулювати стратегічну ситуацію на Чорному морі, на власний розсуд рахуючись або ігноруючи думку прибережних держав. Радянський Союз в 1923 р. підписав Лозаннську конвенцію, але потім відмовився її ратифікувати [68, с. 211].

Інтерес до проток зріс і у зв'язку з наростанням внутрішньої напруженості в Іспанії, де після перемоги на виборах в лютому 1936 р. лівих партій

все вірогідніше ставала громадянська війна. В урядових колах Європи було відомо, що режим Муссоліні підтримує в Іспанії праву опозицію з розрахунку на її повернення до влади і встановлення в майбутньому партнерських італо-іспанських відносин. Зі свого боку Радянський Союз теж став виявляти цікавість до становища в Західному Середземномор'ї, вихід до якого він мав тільки через Чорноморські протоки. Туреччина в 30-х рр. активно домогалася відміни демілітаризації зони проток, вважаючи її дискримінаційною. Анкара відверто погрожувала розмістити свої війська в зоні проток без санкції західних держав – у дусі того, як діяла Німеччина. Невдоволення Туреччини і відмова Москви визнати Лозаннську конвенцію могли провокувати нестабільність у цьому районі [61, с. 219].

Британська дипломатія розуміла необхідність поступок. Вона була зацікавлена в політичному і стратегічному (оренда баз) партнерстві з Туреччиною з точки зору своїх ширших інтересів на Середземному морі і на Арабському Сході. Поступка в питанні про протоки могла сприяти поліпшенню турецько-британських відносин на тлі настороженості, яку починала викликати в Лондоні Італія.

У червні 1936 р. в Монтре (Швейцарія) за пропозицією Туреччини розпочалася конференція про врегулювання режиму Чорноморських проток. У ній взяли участь Туреччина, Радянський Союз, Великобританія, Франція, Болгарія, Румунія, Греція, Югославія, а так само Австралія і Японія. Італія відмовилася прислати своїх представників, пославшись на те, що країни-учасниці проводять антиіталійську політику санкцій у зв'язку із ситуацією в Ефіопії. Конференція працювала впродовж цілого місяця, за цей час санкції проти Італії за рішенням Ліги націй були скасовані. Але Італія не приєдналася до конференції [61, с. 220].

Великобританія, погоджуючись із думкою Туреччини про відміну демілітаризації зони проток, наполягала на збереженні права необмеженого проходу в Чорне море військових і торговельних кораблів усіх країн. Радян-

ський Союз, навпаки, вимагав повного закриття Чорного моря для військових кораблів неприбережних країн. У цьому випадку він міг розраховувати на стратегічні переваги на Чорномор'ї, оскільки ні Туреччина, ні інші прибережні країни не могли з ним конкурувати в створенні військово-морських сил.

Конференція з перегляду конвенції 1923 р. була скликана в Швейцарському місті Монтре, розташованому неподалік від Лозанни на березі Женевського озера, 22 червня 1936 р. і продовжувала свою роботу майже протягом місяця. Після тривалих і напружених дискусій 20 липня 1936 р. усіма учасниками конференції було підписано текст нової конвенції, яка, як і її попередниця, отримала назву Конвенція про режим проток. При цьому в нормі-дефініції, що міститься в преамбулі Конвенції, пояснюється, що термін “протоки” поширюється на Дарданелли, Мармурове море і Босфор [59, с. 115].

Першими учасниками Конвенції були Болгарія, Великобританія, Греція, Румунія, СРСР, Туреччина, Франція, Югославія і Японія. Конвенція вступила в силу 9 листопада 1936 р.

Відповідно до положення ст. 1 Конвенції Високі Договірні Сторони визнали і підтвердили, по-перше, принцип права свободи проходу і мореплавства в протоках, і, по-друге, те, що здійснення зазначеного права буде надалі регулюватися постановами цієї Конвенції.

Конвенція 1936 р. у трьох окремих (самостійних) розділах встановлює правила щодо торговельних суден, військових кораблів і повітряних суден [79].

Що стосується торговельних суден, то з положень ст. 2 випливає, що в мирний час всі вони, незалежно ні від прапора, ні від вантажу, користуються правом повної свободи проходу і мореплавання в протоках як удень, так і вночі за умови дотримання санітарно-карантинних правил, передбачених Конвенцією. Причому, як лоцманське проведення для проходу проток, так і використання буксирів є необов'язковими. Під час війни залежно від того, чи є Туреччина воюючою стороною, чи ні, а також якщо є, то чи належать ці

судна до країни, що перебуває у стані війни з Туреччиною, чи ні, залежить правовий режим проходу таких суден. Так, наприклад, якщо Туреччина не є воюючою стороною, то режим проходу торгових суден практично нічим не відрізняється від режиму проходу таких суден у мирний час. Однак якщо Туреччина перебуває у стані війни, то такий прохід буде залежати від цілого ряду факторів. Наприклад, чи належать ці судна до країни, яка перебуває у стані війни з Туреччиною, чи надають (ці конкретні судна) допомогу противнику. Залежно від відповідей на ці запитання і буде залежати режим проходу таких суден, якщо взагалі вони будуть мати місце.

Положення ст. 3 обумовлюють правила санітарного огляду торговельних суден при проходженні через протоки. Незважаючи на пряму вказівку, що такі судна підлягають правилам, встановленим Туреччиною, однак ці правила, по-перше, повинні відповідати загальним принципам (щодо цих правил), встановленим положеннями Конвенції, і, по-друге, перебувати в “рамках міжнародних санітарних правил”.

Що стосується військових кораблів, то порядок їх проходу регламентується більш значною групою правил, які містяться в ст. 8-22 Конвенції.

Стаття 1 Конвенції 1936 р. [71] проголошує принцип права свободи проходу і мореплавання в протоках.

У мирний час торговельні судна користуються правом повної свободи проходу і плавання в протоках (перевозити будь-який вантаж під будь-яким прапором і вдень, і вночі) (ст. 2 Конвенції), але з обов’язковою санітарною зупинкою при вході в протоки (ст. 3).

Під час війни, коли Туреччина не є воюючою стороною, право свободи зберігається (ст. 4), а якщо Туреччина є воюючою стороною, то тільки торговельні судна, які не належать країні, що перебуває з Туреччиною у війні, користуються правом свободи, причому тільки вдень і тільки по шляху, вказаному турецькою владою. При цьому такі судна не повинні надавати сприяння противнику Туреччини (ст. 5). Аналогічний порядок встановлю-

ється для випадків, коли Туреччина не перебуває у стані війни, але вважає себе такою, що перебуває у стані військової небезпеки (ст. 6).

Для проходу через протоки встановлений особливий порядок військових суден нечорноморських держав.

У мирний час легкі надводні кораблі, невеликі бойові судна користуються правом свободи, але тільки вдень (ст. 10).

Загальний тоннаж військових кораблів усіх держав при транзиті через протоки не повинен перевищувати 15 тис. т, а число кораблів, які одночасно можуть перебувати в протоках, не більше дев'яти (ст. 14). Загальний тоннаж військових суден усіх нечорноморських держав при їх перебуванні в Чорному морі не повинен перевищувати 30 тис. т з можливістю збільшення його до 45 тис. т у разі збільшення військово-морських сил Чорноморських країн (п. 1 ст. 18).

Пункт 2 ст. 18 встановлює граничний термін перебування військових кораблів нечорноморських держав у Чорному морі – 21 день.

Стаття 11 Конвенції 1936 р. встановлює, що підводні човни повинні проходити протоки в надводному стані, а лінійні кораблі – по одному – в супроводі не більше двох есмінців. Обмежень щодо тоннажу лінійних кораблів не встановлено.

Стаття 13 встановлює гарантії безпеки Туреччини при проході через протоки військових кораблів. Під час такого проходу турецькому уряду дипломатичним шляхом має бути зроблено повідомлення принаймні за 8 днів, якщо йдеться про кораблі прибережних до Чорного моря держав, і за 15 днів – щодо проходу кораблів нечорноморських країн.

Інші гарантії безпеки Туреччини містяться в ст. 19 і 20. У разі участі Туреччини у війні їй надається право дозволяти або забороняти прохід через протоки будь-яких військових суден (ст. 19), а під час війни, в якій Туреччина не бере участь, протоки повинні бути закриті для проходу військових суден будь-якої воюючої держави (ст. 20).

Стаття 23 Конвенції встановлює принцип свободи повітряного судноплавства за умови повідомлення Туреччини і тільки після такого повідомлення по маршруту, визначеному Туреччиною.

“У 1982 р. Туреччина ухвалила новий регламент порту Стамбул, який передбачає право турецької влади на тимчасове призупинення проходу суден через протоку Босфор і обов’язкове лоцманське проведення суден через протоку”, що суперечить ст. 1 Конвенції [114, с. 514].

На наш погляд, Конвенція насамперед передбачає чітке розмежування умов проходу через протоки військових кораблів причорноморських і нечорноморських держав. Зокрема, прохід військових кораблів причорноморських держав через протоки в мирний час є вільним за умови дотримання деяких вимог, встановлених Конвенцією. Що стосується військових кораблів нечорноморських держав, то їх прохід, по-перше, має повідомляючий характер (нормальний термін попереднього повідомлення – 8 днів, бажаний – до 15), по-друге, сам факт можливості такого проходу залежить від таких факторів, як водотоннажність військових кораблів, їх озброєння і тип (підводний або надводний), а також від кількості і тоннажності військових кораблів, які перебувають як у стані транзиту в протоках, так і в самому Чорному морі.

Під час війни залежно від того, чи перебуває Туреччина в стані війни, чи перебуває держава прапора корабля в стані війни, а також чи є вона причорноморською чи ні, істотно залежать умови проходу таких військових кораблів.

Розділ, присвячений повітряним суднам, складається з однієї статті, яка присвячена прольоту цивільних повітряних суден в зоні проток. Ця стаття, по-перше, встановлює повідомляючий характер прольоту (для епізодичних повітряних рейсів – за 3 дні, а для регулярних – загальне попереднє повідомлення про дати) і, по-друге, закріплює право Туреччини встановлювати повітряні маршрути для слідування повітряних суден у зоні проток. Керуючись цими загальними положеннями Конвенції, уряд Туреччини прийняв Постанову

про заборонену повітряну зону в протоках від 16 березня 1937 р. і Правила польоту літаків (вертольотів), введені в дію з 11 березня 1957 р. [114, с. 519].

Конвенція 1936 р. відповідно до положень ст. 28 приймалася на двадцятирічний термін дії з дня набуття нею чинності. Однак якщо за два роки до закінчення зазначеного двадцятирічного періоду жодна зі сторін не висловлюється за її денонсацію, то термін дії Конвенції продовжується. При цьому після закінчення кожного п'ятирічного періоду, починаючи з дня вступу Конвенції в силу, кожна зі сторін може взяти на себе ініціативу запропонувати зміни одного або кількох її положень [79].

Два додатки до Конвенції 1936 р. містять правила та ставки, які стягуються за санітарний збір при проході протоки, а також містять норми, що пояснюють такі терміни і правила їх застосування, як стандартна водотоннажність суден, їх класи, застарілі кораблі (стосовно положень Конвенції). Саме на підставі положень Конвенції про стягнення зборів і плат за прохід протоками 9 листопада 1981 р. був прийнятий закон Туреччини № 2548 “Про стягнення санітарних зборів з морських суден”, який набрав чинності 1 січня 1982 р.

Таким чином, можна сказати, що положення Конвенції про протоки 1936 р., а також багаторічна практика їх застосування не залишають сумніву в тому, що в цьому договорі, виробленому на основі багатостороннього співробітництва, були закладені збалансовані на той час інтереси всіх держав у користуванні Чорноморськими протоками.

Конвенція в Монтре (підписана 20 липня 1936 р.) зафіксувала компроміс. Торговельні судна усіх країн отримали право вільного проходу через протоки як у мирний, так і у воєнний час. Військові кораблі неприбережних держав були обмежені в проході через Босфор і Дарданелли класом (легкі надводні кораблі, малі бойові і допоміжні), загальним тоннажем у момент проходу (15 тис. т) і загальним числом (9 кораблів), а відносно входу в Чорне море – ще і загальним тоннажем одночасного перебування в

Чорному морі (30 тис. т для всіх нечорноморських разом узятих) і терміном перебування не більше трьох тижнів. Загальний тоннаж суден неприбережних держав в Чорному морі міг бути збільшений до 45 тис. т у разі, якщо найсильніша чорноморська держава збільшить тоннаж свого флоту на 10 тис. т або більше. На час війни, якщо сама Туреччина в ній не брала участі, прохід через протоки військових кораблів воюючих країн заборонявся. У разі ж, якщо Туреччина воювала, режим проходу визначала вона сама [71].

Як зазначалося вище, основним завданням Конвенції на той період було вирішення питання вільного проходження через протоки військових суден західних держав і СРСР; вона взагалі не переслідувала мету обмеження комерційного судноплавства, про що свідчать відсутність контролю комерційних суден і символічні, строго обмежені тарифи за санітарний контроль, використання навігаційного обладнання. На сьогодні в Конвенції беруть участь 11 держав: Австралія, Болгарія, Великобританія, Греція, Італія, Кіпр, Румунія, Росія, Туреччина, Франція і Югославія. Проте не можна не згадати і негативну сторону. Туреччина проти розширення складу учасників Конвенції, що залишило за бортом Україну, Грузію, Молдову, а також східно-середземноморські та балканські держави.

Положення Конвенції обмежували прохід у Чорне море військових кораблів нечорноморських держав у мирний час. Дозволявся прохід з боку таких держав легких надводних кораблів (водотоннажністю не більш 10 тис. т), повністю заборонявся прохід авіаносців і підводних човнів. При цьому загальний тоннаж кораблів нечорноморських країн, що одночасно перебувають у Чорному морі, обмежувався 45 тис. т (для однієї країни – 30 тис. т), загальна кількість – дев'ятьма (не більше), а термін їх перебування – трьома тижнями. У військовий час прохід суден воюючих держав заборонявся повністю. Підписання Конвенції значною мірою можна розглядати як перемогу радянської дипломатії, хоча ця угода по ряду позицій не забезпечувала безпеки держав Причорномор'я. Однак те, що Конвенція діє дотепер, свідчить

про її ефективність. Водночас необхідно відзначити: протягом останніх років з різних сторін робляться спроби ревізії основоположних принципів цього документа. Ця тенденція останнім часом перетворилася на стійке явище.

Конвенція Монтре функціонувала цілком нормально і влаштувала всіх. Протягом 60 років з дня її підписання жодна з держав-учасниць не скористалася правом запропонувати її перегляд або денонсування.

Щоправда, в 1982 р. уряд Туреччини спробував ввести Регламент порту Стамбул, поширивши його дію на всю зону проток і передбачивши (порушуючи Конвенцію Монтре) деякі обмеження свободи судноплавства в протоках. Проте після заперечень низки країн турецькі власті зробили заяву, що цей Регламент стосується лише турецьких і тих іноземних суден, які заходять в турецькі порти, і не стосується іноземних суден, що проходять через протоки без заходу в порти. До речі, це була не перша спроба введення Туреччиною в односторонньому порядку своїх правил плавання в протоках: у 20-х рр. Туреччина кілька разів намагалася ввести правила для іноземних суден, вимагаючи звернення за дозволом на прохід через протоки, що забороняють користування радіоапаратурою при проході, вводять поліцейський і митний огляди транзитних суден, але після звернення низки країн робилися роз'яснення у дусі вищезазначеної заяви 1982 р. [42, с. 75-76].

Крім того, Турецький уряд у досить жорсткій формі відмовлявся змінити найприйнятніші положення Регламенту 1982 р. Важко судити про всі причини цього ультимативного тону і прагнення встановити мир перед докнаним фактом введення в односторонньому порядку турецьких національних правил, порушуючи Конвенцію 1936 р. Одне з пояснень, мабуть, полягало в тому, що турецький уряд розраховував, що після розпаду СРСР Росія, що переживає серйозні економічні та політичні труднощі, недостатньо сильна і впливова для того, щоб перешкодити порушенню Конвенції Монтре Туреччиною. Інше пояснення, судячи з офіційних турецьких заяв і матеріалів ЗМІ, полягало в спробі утруднити і різко обмежити прохід нафтових танкерів через

протоки, змусивши тим самим Росію та інші країни регіону згодитися з транспортуванням каспійської нафти через трубопроводи, прокладені по території Туреччини. Це згідно з турецькими джерелами компенсувало б Туреччині втрату більше 230 млн дол. США щорічно після припинення транспортування іракської нафти по турецьких трубопроводах в результаті введення Радою Безпеки ООН санкцій відносно Іраку [47, с. 105].

Проте Туреччина не зупинилася на досягнутому. На початку 1994 р. на сесії ІМО розглядався новий, запропонований Туреччиною, документ “Регулювання морського судноплавства в протоках Туреччини і районі Мармурового моря” (Регламент судноплавства в протоках). Цей документ заснований на вимогах міжнародних конвенцій і Регламенті порту Стамбул 1994 р. Необхідно відзначити, що сам Регламент 1994 р. не відрізнявся коректністю і відповідністю положенням Конвенції Монтре. Факт порушення положень Конвенції Монтре був визнаний багатьма державами і відображений у ряді рішень ІМО та інших міжнародних організацій. Проти дій Туреччини виступили представники Росії, Румунії, Греції, Кіпру, Болгарії і України. Основні заперечення ґрунтувалися на тому, що запропонований Туреччиною документ суперечить Конвенції Монтре і побічно обмежує свободу судноплавства. Проте це не перешкодило Туреччині з 1 липня 1994 р. в односторонньому порядку ввести нові правила регулювання судноплавства в Чорноморських протоках, згідно з вищезазначеним документом. Ці правила передбачають право турецьких властей припиняти: судноплавство в протоках при проведенні будівельних робіт, включаючи підводні буріння; гасіння пожежі; науково-дослідну діяльність і спортивні заходи; акти рятування і надання допомоги, заходи щодо запобігання й усунення наслідків забруднення морського середовища; операції з розслідування злочинів і аварій і в інших подібних випадках; а також право турецьких властей вводити обов’язкове лоцманське проведення там, де вони вважають за необхідне.

Турецькі нововведення стосувалися, по-перше, кораблів довжиною понад 200 м – вони мають проходити протоки у світлий час доби і обов’язково з

турецьким лоцманом (це, як правило, танкери або військові кораблі ЧФ). По-друге, турецькі власті мали право проводити огляд торговельних суден, насамперед танкерів, на предмет їх відповідності національним і міжнародним експлуатаційно-екологічним стандартам. По-третє, введені штрафи та інші санкції за недотримання цих стандартів – аж до відправки судна назад, обмеження стоянки (заправки) в примикаючих портах та ін. По-четверте, для проблемних суден і вантажів вартість лоцманського проведення і портової стоянки були підвищені у кілька разів [41, с. 75].

Питання про неправомірність введення Туреччиною Регламенту судноплавства в протоках 1994 р. було порушене на засіданні Комітету з економічних, торговельних, технологічних і екологічних питань Парламентської Асамблеї країн Чорноморського Економічного Співробітництва в лютому 1996 р. Наприклад, у результаті введення Регламенту з 1 липня 1994 р. по 31 грудня 1995 р. було 268 випадків необґрунтованих затримок російських суден, що призвело до втрати 1553 год експлуатаційного часу і до збитків у сумі більше 885 тис. дол. США, не рахуючи втрачених вигоди, контрактів і санкцій за спізнення. Про те, що введення турецького Регламенту призвело до збитків для їх пароплавств, говорили на засіданні й представники інших причорноморських країн. У результаті дискусії в Резолюцію Комітету була включена поправка, що закликає розробляти можливі рішення практичних проблем, з якими стикаються судна держав-учасниць ЧЕС у протоках, з урахуванням Конвенції Монтре.

Як вже зазначалося, Регламент судноплавства в протоках викликав численні заперечення з боку Росії, Болгарії, Кіпру, Греції, Румунії і України. Ці заперечення можна розділити на три групи.

Юридичні заперечення:

- правила скасовують, перешкоджають, погіршують прийняте законне право свободи судноплавства через протоки (заборона проходу залежно від довжини, осідання судна, вантажу);

- правила передбачають тимчасову заборону проходу з причин інших, ніж форс-мажор (навіть спортивні заходи, ст. 24);
- правила нав'язують певні вимоги і процедури по відношенню до деяких типів суден (судна, що перевозять небезпечні вантажі, та ін.);
- правила суперечать умовам Конвенції Монтре (нав'язування лоцманського проведення і буксирування суднам завдовжки більше 150 м; застосування санкцій до суден, що перетинають осьову лінію руху (ст. 25 Регламенту); підвищення зборів за прохід Босфору).

Політичні заперечення:

- Туреччина в односторонньому порядку, без участі зацікавлених держав, вирішує питання, пов'язані із судноплавством по протоках;
- Туреччина в односторонньому порядку застосовує нову назву проток “Протока Стамбул” і “Протока Чанаккале” замість традиційно прийнятих у міжнародних конвенціях “Босфор” і “Дарданелли” (зміна назв прив'язує протоки до портів, прирівнюючи їх до внутрішніх вод).

Технічні заперечення:

- необґрунтовані вимоги проходу протокою суден завдовжки 200 м і більше тільки в денний час і у супроводі буксира;
- необґрунтовані обмеження у зв'язку з поверхневими течіями, що не враховують можливості сучасних судів з могутніми СЕУ;
- закриття протоки на період проходу великих суден не є необхідним і веде до великого скупчення суден біля входу в протоку (особливо біля північного входу), піддає ризику безпеку судноплавства, збільшує вартість експлуатації суден.

Проте, на жаль, Туреччина узяла курс на ігнорування положень Конвенції Монтре. У зв'язку з інтенсифікацією судноплавства, збільшенням габаритів суден і перспективою подальшого зростання перевезення нафти і нафтопродуктів через Чорноморські протоки Туреччина в 1998 р. в односторонньому порядку ввела в дію нові правила судноплавства в протоках, які

передбачають істотні обмеження транзиту великих нафтоналивних суден. При цьому турецькі власті, коментуючи ще одне таке “нововведення”, стверджують, що це не порушення Конвенції Монтре, а перегляд внутрішніх правил для своїх національних служб, при цьому забуваючи, що такі “нововведення” виходять за рамки міжнародних договорів.

У жовтні 2002 р. в Туреччині була прийнята нова інструкція про застосування правил судноплавства в протоках. За роз’ясненнями турецьких властей, вимоги цього нібито суто внутрішнього документа лише уточнюють і деталізують порядок застосування вже наявних правил і не направлені на їх посилення [31, с. 14].

Крім “конструкційних” обмежень по довжині суден, тепер стали висовуватися додаткові, інколи досить дивні умови. Викликає подив вимога, щоб великотоннажні судна проходили протоку тільки у світлий час доби. Вдень між берегами Босфору уперек транзитного потоку снують численні не дуже дисципліновані турецькі фелюги. А вночі їх менше в десятки разів, Босфор добре освітлений. Усі місця розворотів і переходів розраховані так, щоб могло вільно маневрувати судно завдовжки 300 м навіть при зустрічному русі. Або обмеження швидкості на переході до 8 вузлів: для теплоходів великого тоннажу це граничний мінімум, на якому гарантовано можна здійснювати безпечне управління судном. Досвід підказує – не можна всіх міряти під одну гребінку, тут потрібен диференційований підхід. Судна з небезпечним вантажем за новими правилами повинні попереджати турецькі власті про проходження Босфором за 72 год. А від Новоросійська до Босфору – 48 год ходу, від Одеси – ще ближче. Нелогічна виходить арифметика. Якщо ж попередня заявка поступила не вчасно – неминучі простої, затримки, здорожчання транспортних витрат. Скасувати найбільш спірні турецькі правила поки не вдається, і більшість перевізників змушена нести додаткові витрати. З’явилися неконтрольовані скупчення дрейфуючих суден із небезпечними вантажами (до 20-30 одиниць) перед входами в протоки, а система

управління рухом суден, на жаль, поки не покращала. Середній час затримки (очікування) судна перед проходженням протокою в 2001 р. – 9 год, за 9 місяців 2002 р. – 12,8 год, а після 3 жовтня – 71 год при русі на південь, 94 – на північ. Максимальний час очікування перед Босфором – 70 год, а перед Дарданеллами – 134. За кожною годиною простою – прямі збитки. При середньому тайм-чартерному еквіваленті 10 тис. дол. США в добу середні фінансові втрати по судну за круговий рейс близько 70 тис. дол. США, оскільки за умов чартерів компенсується лише 24-годинна затримка [6, с. 265].

Ясно видно, суперечки відносно проток мають політичний підтекст. Апогею вони досягли на початку 1993 р. у зв'язку з розривом угоди між Туреччиною і Азербайджаном про експорт нафти по трубопроводу через Туреччину до її середземноморського побережжя. Причиною розриву була зміна керівництва Азербайджану і політична переорієнтація його на Росію. У зв'язку з ембарго на іракську нафту нафтотермінали в порту Джейхан на середземноморському побережжі Туреччини і трубопроводи Ірак-Туреччина на сьогодні не завантажені. Нафта з Азербайджану, Чечні і Казахстану могла йти через проєктований трубопровід Баку-Джейхан або через трубопровід Грзний-Новоросійськ, а потім суднами через протоки. Турецький варіант трубопроводу позбавляв російські порти вантажної бази (нафти). Російський варіант прирікав на прості турецькі нафтотермінали. Очікуване підвищення експорту нафти з Росії збільшувало кількість суден, що використовують протоки. Будь-яка регламентація проходу викликала збільшення експлуатаційних витрат судновласників танкерів і природні заперечення проти цього [6, с. 268].

На наш погляд, безумовно, основною проблемою все-таки є безпека судноплавства в Чорноморських протоках. На думку англійських юристів, турецькі протоки є потенційно найнебезпечнішим пунктом для руху суден у Середземноморському регіоні. За даними газети Lloyd List, з 1982 по 1994 р. в інциденти в Босфорі було залучено 294 судна, з них тільки 40 йшли з лоцманами. Великий відсоток подій (57) становлять зіткнення.

Враховуючи, що береги протоки Босфор густо заселені (там проживає більше мільйона осіб), з метою забезпечення безпеки життя і майна своїх громадян Туреччина може посилювати вимоги до суден, що проходять через протоки. За словами юристів, юридичні права прибережної держави, що граничить із протоками, дають змогу Туреччині вводити свої правила для забезпечення безпеки судноплавства (ст. 41-42 Конвенції ООН по морському праву) [10, с. 95].

На нашу думку, Туреччині спільно з Міжнародною морською організацією за підтримки всіх зацікавлених сторін потрібно розробити нові правила безпечного судноплавства в турецьких протоках, що враховують інтереси всіх країн (сторін), як прибережних, так і тих, що беруть участь у судноплаванні.

З моменту підписання Конвенції Монтре становище в Чорноморських протоках дійсно зазнало істотних змін. Адже з часу підписання цього документа пройшло 70 років. І певні його положення, звичайно, потребують перегляду. Але перегляд можна здійснювати тільки шляхом, який передбачений самою Конвенцією, а не шляхом ігнорування її положень. Є ще й інший шлях: це звернення з відповідним запитом в Міжнародну морську організацію і проведення попередніх консультацій із державами-учасницями.

2.2. Режим судноплавства у Босфорі та Дарданеллах

Протоки і канали є одним із головних чинників у сфері міжнародних перевезень і торгівлі. Серед них помітно виділяються міжнародні протоки і канали. Вони завжди мали важливе історичне значення. Це цілком зрозуміло, оскільки володіння тією або іншою протокою або каналом часто означало для держави можливість регулювання і контролю за морським зв'язком між різними державами [7, с. 123].

Чорноморські протоки – про них рідко говорять порізно, в нашому уявленні вони є єдиним цілим. Поняття Чорноморських проток охоплює не

тільки самі протоки, а й Мармурове море, розташоване між ними, і Керченську протоку. Чорноморські протоки – єдиний шлях сполучення між Чорним і Середземним морями, і вони займають особливе місце в системі міжнародних морських шляхів.

Як уже зазначалося, з 1 липня 1994 р. Туреччина ввела в дію Регламент морського судноплавства в зоні проток Босфор і Дарданелли, а також Мармурового моря. Турецькі власті заявили про фізичну, психологічну, екологічну і моральну небезпеку таких явищ, як зіткнення суден із розливами нафти і пожежами, а також про необхідність припинення і значного зменшення розмірів транспортування нафти через протоки [25, с. 211].

Офіційна вимога до інших держав звучить так: насамперед необхідно забезпечити охорону навколишнього середовища і безпеку мореплавання; цьому має підпорядковуватися вся організація руху в протоках.

Проте політичною підосною цього питання є як занепокоєння Туреччини через збільшення кількості танкерів, що транспортують нафту, і бажання впливати на цей процес, тим більше, що очевидна конкуренція з турецькими проектами транспортування азербайджанської і казахської нафти через трубопроводи.

Згідно з оцінками обсягів експорту нафти й нафтопродуктів із країн СНД через турецькі протоки, потік вуглеводнів ще в 2000 р. перейшов за позначку 71 млн т, а з урахуванням імпорту арабської нафти Болгарією та Румунією (близько 4 млн т) упритул підійшов до межі пропускної спроможності турецьких проток [135, с. 21].

Тому немає сумнівів, що регламент 1994 р. має низку положень, спрямованих на посилення безпеки судноплавства. Але навігаційні обмеження, а також адміністративні, контрольні, лоцманські, митні й екологічні обмеження, передбачені регламентом, розцінюються державами, особливо причорноморськими, як такі, що порушують основний принцип Конвенції Монтре 1936 р. – принцип свободи судноплавства.

Які обмеження викликають особливу стурбованість і незгоду різних країн, насамперед причорноморських? Насамперед, це технічні обмеження: те, що судна завдовжки понад 150 м і осіданням більше 15 м повинні заходити в протоки тільки вдень, а при їх проході інші судна, що слідують зустрічним курсом, повинні чекати.

Це також стосується дозвільного порядку для проходу суден з ядерними двигунами, радіоактивними вантажами і шкідливими відходами. Обмеження в регламенті передбачаються і відносно висоти суден, швидкості їх руху. Також були спочатку введені не виправдані морською практикою зони розділення руху суден. Крім того, у більшості держав і представників морського співтовариства викликає незгоду зміна назв проток Босфор і Дарданелли на Стамбульський і пролив Чанаккале, тоді як протоки мають міжнародний статус і назви.

На наш погляд, виникає закономірне питання: оскільки проходження даних проток регламентується міжнародною Конвенцією, то чому питання регламентації судноплавства там розв'язуються Туреччиною в односторонньому порядку, хоча деякі положення турецького регламенту і можна визнати правильними та обґрунтованими?

На першій міжнародній Конференції Чорноморських портів і судноплавства, яка відбулася в Стамбулі в жовтні 1995 р., представник українського Азовського морського пароплавства заявив, що, виходячи з розрахунків, допустима довжина судна для безпечного проходження проток повинна становити не 150, а 250 м із граничним осіданням не 15, а 20 м.

Крім того, течії в протоках не відіграють великої ролі, оскільки сучасні судна оснащені могутніми двигунами, а Босфор надійно захищений берегами від вітрів. Звідси робиться висновок, що з уведенням місцевих правил створюються заборони і штучні обмеження.

До того ж, крім обмежень, передбачених регламентом, турецька сторона регулярно підвищує тарифи за прохід через протоки.

Туреччина підкреслює, що її регламент має технічний характер, стосується внутрішнього законодавства, а “компроміс не може будуватися на поступках правами суверенної держави” [68, с. 176], тому спроби його розгляду можуть бути кваліфіковані як втручання в її внутрішні справи.

Торговельне значення Дарданелл і Босфору робить їх також і військовими позиціями першого рангу. У цьому контексті щорічні маневри флотів НАТО у Чорному морі створюють певну ситуацію “розмиву” положень Конвенції Монтре, яка була спрямована на забезпечення переваги та інтересів причорноморських країн.

Причорноморські країни, життєво зацікавлені у вільному судноплаванні в протоках, у принципі не згодні з такою позицією Туреччини. Ці питання розглядалися на засіданнях Комітету безпеки на морі Міжнародної морської організації (ІМО) в Лондоні, де причорноморські країни, а також Греція, Кіпр і Оман висловили свою точку зору з цього питання, відзначивши, що турецький регламент не повинен замінювати Конвенцію Монтре.

2.2.1. Міжнародно-правові стандарти щодо морського судноплавання в зонах проток Босфор та Дарданелли

Право транзитного проходу через міжнародну протоку означає право здійснення свободи судноплавання і польоту з метою безперервного і швидкого транзиту через протоку. Прибережна держава (держави) не вправі скасовувати чи обмежувати право транзитного проходу. Зі свого боку, судна і літальні апарати під час реалізації даного права зобов’язані дотримуватися загальноприйнятих правил, процедур і практик, що стосуються безпеки на морі, скорочення і запобігання забрудненню із суден, а також діючих правил польотів і використання радіочастот, виділених для передачі сигналів лиха.

Загальна вимога до суден і літальних апаратів, що здійснюють транзитний прохід у міжнародній протоці, полягає в тому, що вони мають

утримуватися від будь-якої погрози силою або її застосування проти прибережних держав, а також від будь-якої іншої діяльності, не властивої звичайному порядку транзитного проходу, крім випадків, спричинених лихом або обставинами непереборної сили [7, с. 215].

Держави, що межують із міжнародною протокою, мають право в межах, передбачених міжнародними угодами, регулювати транзитний і митний прохід суден і літальних апаратів через протоку, зокрема встановлювати правила відносно:

- безпеки судноплавства;
- запобігання забрудненню із суден;
- недопущення рибальства;
- навантаження і розвантаження товарів, посадки і висадки осіб тощо.

Як уже зазначалося, режим Чорноморських проток (протоки Босфор, Дарданелли) визначається Конвенцією про режим проток 1936 р. Торговельні судна у мирний час мають право вільно проходити через ці протоки у будь-який час доби. Такий самий принцип діє і під час війни, якщо Туреччина не бере в ній участі, а якщо Туреччина є стороною у війні – свобода проходу зберігається для торговельних суден третіх держав. Військові кораблі Чорноморських держав у мирний час користуються повною свободою проходу через Чорноморські протоки, а для військових суден інших держав встановлено суттєві обмеження по тоннажу (не більше 15 тис. т) та по строку перебування у Чорному морі (не більше 21 дня). У разі війни Туреччина закриває свої протоки для суден усіх держав, які беруть у ній участь [71].

1936 р. було прийнято Конвенцію Монтре, що створило правову базу для регулювання транспортних потоків через протоки. Основним завданням Конвенції на той період було розв'язання проблеми вільного проходження через протоки військових суден західних держав і СРСР; вона взагалі не мала на меті обмеження комерційного судноплавства, про що свідчать відсутність

контролю комерційних суден і символічні, суворо обмежені тарифи за санітарний контроль, використання навігаційного інвентаря [71].

У січні 1994-го уряд Туреччини в односторонньому порядку ухвалив документ “Регулювання морського судноплавства в протоках Туреччини і районі Мармурового моря”, що регламентує новий порядок проходження через протоки. Як відомо, міжнародні безстрокові конвенції про свободу судноплавства в протоках можуть змінюватися лише за згодою всіх держав-підписантів.

Однак необхідно відзначити, що зміна за багато років реалій у регіоні, природно, не врахована в Конвенції, дала привід Туреччині трактувати їх по-своєму. Це стосується судноплавства в Мармуровому й Егейському морях, габаритів суден і їхніх експлуатаційно-технічних характеристик – про все це в Конвенції немає жодного слова.

Турецькі нововведення торкнулися, по-перше, кораблів довжиною понад 200 м – вони мусять проходити протоки у світлий час доби й обов’язково з турецьким лоцманом (це, як правило, танкери або військові кораблі ЧФ). По-друге, турецькі власті намагаються проводити огляд торгових суден, насамперед танкерів, на предмет їхньої відповідності національним і міжнародним експлуатаційно-екологічним стандартам. По-третє, уведені штрафи й інші санкції за недотримання цих стандартів – аж до відправлення судна назад, обмеження стоянки (заправки) у примикаючих портах тощо. По-четверте, для проблемних суден і вантажів вартість лоцманського проведення й портової стоянки підвищено у кілька разів [4, с. 67-68].

У травні 1994 р. Міжнародна морська організація (International Maritime Organisation (IMO), що є органом ООН), спочатку створена для регламентації судноплавства і яка на той час уже розширила свою юрисдикцію на судноплавні канали й екологію судноплавства, відгукнулася на турецьку ініціативу своїм документом. ІМО, хоча і пом’якшила більшість пунктів турецького “Регулювання судноплавства” (відсутність штрафів і покарань), але водночас включила ряд небезперечних турецьких положень. Це стосується

головним чином призупинення і перешкоджання входженню кораблів, що не відповідають вимогам проходження протоками [4, с. 70].

Більшість країн-сусідів Туреччини, у тому числі Росія, Україна, Болгарія, Греція, Кіпр, регулярно висловлювали через своїх представників у ІМО невдоволення підтримкою цією організацією політики Туреччини щодо проток. Але спроби РФ і Греції анулювати найбільш суперечливі турецькі правила зазнали краху не без підтримки головного союзника Анкари – США.

Багато держав-сусідів Туреччини не виконують ряд вимог Туреччини і ІМО, оскільки вважають вимоги Анкари і ІМО до судноплавства в протоках незаконними – такими, що порушують Конвенцію Монтре. (Наприклад, на сьогодні турецьких лоцманів використовують не більш 40% кораблів, хоча при цьому велика частина всіх пригод припадає на судна, що не використовують їхню працю.) Втім, це викликано й тим, що повна їхня реалізація неможлива через відсутність радарної системи контролю руху.

На сьогодні більшість компаній-перевізників транспортує вантажі через протоки за мінімальних витрат, а то й безкоштовно. Основні економічні збитки викликані затримками суден.

Туреччина та Міжнародна морська організація за підтримки всіх зацікавлених сторін мають розробити нові правила безпечного судноплавства в турецьких протоках, що враховують інтереси всіх країн (сторін), як прибережних, так і тих, що беруть участь у судноплавстві.

У 2000 р. Туреччина почала впроваджувати сучасну систему управління рухом суден, розроблену американською фірмою “Локхід-Мартін”. Відповідно до досліджень, виконаних відділом технологій безпеки мореплавання Регістру Ллойда, система радарного контролю збільшить пропускну здатність проток, порівняно з нинішнім рівнем майже вдвічі (до 145 млн т нафти і нафто-продуктів). Однак ці оцінки викликають у фахівців багато запитань [118, с. 179].

По-перше, головним завданням даної системи є підвищення безпеки мореплавання. По-друге, збільшення обсягів транспортування нафти і нафто-

продуктів необхідно розглядати з урахуванням зростання перевезень інших вантажів (у дослідженні Регістру Ллойда робився акцент на танкери, частка яких у сумарному обсязі судноплавства становить лише 12% і буде зменшуватися за рахунок збільшення їх дедвейту). По-третє, не всі судна, що проходять протоками, оснащені сучасним навігаційним обладнанням (передусім це стосується суден із країн СНД). По-четверте, для безаварійної роботи в протоках необхідні висококласні фахівці як на кораблях (у тому числі й лоцмани), так і на берегових навігаційних станціях. Таких фахівців поки явно недостатньо [118, с. 181].

Отже, подвійного зростання пропускної здатності проток очікувати не доводиться. На думку фахівців, за рахунок упровадження новітніх технологій можна буде досягти річної пропускної здатності на рівні 100-110 млн т нафти і нафтопродуктів. Ризики залишаються, і головний із них – людський чинник.

У 80-ті рр., за часів піку експорту нафти із СРСР, через турецькі протоки транспортувалося близько 100 млн т нафти й нафтопродуктів. Після розпаду Союзу цей потік ослаб, але збільшилося перевезення інших вантажів.

Ми вважаємо, що сьогодні основною загрозою для турецьких проток є початок роботи нафтопроводу Каспійського трубопровідного консорціуму (КТК). Цього року з нового терміналу в Південній Озерейці (під Новоросійськом) передбачалося експортувати танкерами через турецькі протоки до 7 млн т нафти за пропускної спроможності першої черги 28 млн т. Внаслідок перенесення термінів введення нафтопроводу в експлуатацію ці обсяги не перевищать 5 млн т нафти. Спочатку це буде в основному казахстанська нафта з родовища Тенгіз, яке розробляє компанія Chevron. Друга черга трубопроводу (на 67 млн т) була введена в експлуатацію в 2008-2010 рр.

Запровадження в експлуатацію системи радарного контролю руху суден разом з іншими заходами підвищення безпеки судноплавства (зменшення кількості танкерів за рахунок збільшення їх дедвейту; поліпшення навігаційного обладнання суден тощо) дасть змогу збільшувати пропускну спроможність проток до рівня приблизно 110 млн т у 2012 р. [134, с. 86].

Уже наступного року потік нафти СНД перевищить припустимий поріг пропускної спроможності турецьких проток, але запровадження в експлуатацію системи радарного контролю судноплавства в протоках, пуск першої черги українського нафтопроводу Одеса-Броди, а також трубопроводу “Дружба-Адрія” дасть можливість не знижувати експортні поставки нафти [156].

2.2.2. Особливості транзиту військових морських суден

Право проходу військових кораблів і торговельних суден через Чорноморські протоки Босфор, Мармурове море і Дарданелли визначає Конвенція Монтре від 20 липня 1936 р. Вона підписана всіма Чорноморськими державами, в тому числі СРСР, а також багатьма європейськими країнами в місті Монтре (Швейцарія) і регулює правовий режим проходу через Чорноморські протоки [71].

Питання про режим плавання через Чорноморські протоки Босфор і Дарданелли – одна з давніх міжнародних проблем. Чорноморські держави завжди прагнули отримати вільний вихід у Середземне море для своїх кораблів і суден, при цьому не повинні були обмежуватися інтереси Туреччини, без якої будь-яка угода щодо Чорноморських проток була б неможливою. Нечорноморські країни зі свого боку домагалися дозволу на доступ своїх кораблів у Чорне море. У мирний час торговельні судна користуються повною свободою проходу і судноплавства у Чорноморських протоках удень і вночі незалежно від прапора держави і перевезеного вантажу та без будь-яких формальностей. Лоцманське проведення в протоках необов'язкове. Конвенцією Монтре надано право Туреччині стягувати з кожного судна, яке проходить через протоку, збір для покриття витрат з санітарного контролю, навігаційного огороження та утримання рятувальної служби.

Порядок проходу через Чорноморські протоки військових кораблів регламентується статтями 8-22 Конвенції 1936 р. З дод. IV до Конвенції про

режим проток видно, що в складі флотів причорноморських держав можуть бути кораблі будь-якого класу (тобто і авіаносці). У момент проходження проток заборонено виконувати польоти авіації, що розташована на борту кораблів [71].

Нечорноморським країнам дозволяється проводити через протоки в Чорне море тільки легкі надводні кораблі і допоміжні судна водотоннажністю одного корабля не більше 10 т. Сумарна водотоннажність загону кораблів в момент проходження проток не повинна перевищувати 15 т. Та їх прохід дозволений тільки в денний час. Нечорноморські держави не мають права вводити в Чорне море авіаносці і підводні човни. Загальний тоннаж ескадри бойових кораблів нечорноморських країн, що перебувають в Чорному морі, не повинен перевищувати 45 т.

Час перебування на Чорному морі загону військових кораблів нечорноморських країн не повинен перевищувати 21 день, не залежно від мети проходження. Турецька влада повинна бути сповіщена по дипломатичних каналах про прохід військових кораблів через Чорноморські протоки, для нечорноморських країн – за 15 діб, для Чорноморських – зазвичай за 8 діб, але не менш ніж за три [71].

Регулюється прохід іноземних військових кораблів через протоки і під час війни. Якщо Туреччина є воюючою стороною, то прохід кораблів залежить виключно від турецького уряду.

Чорноморські держави зобов'язані щороку станом на 1 січня і на 1 липня повідомляти турецькому уряду загальну водотоннажність кораблів свого флоту.

2.2.3. Основні вимоги щодо повітряного транзиту

Міжнародні протоки з давніх-давен використовуються для судноплавства. Підтримуючи думку датського юриста Є. Брюеля [20, с. 65], слід

дати визначення протоці як звуженню моря до певної обмеженої широти між районами суші, які з'єднують два моря та які в будь-якому іншому випадку були б розділені в цьому місці сухопутною територією. А.К. Жудро відзначає, що головною ознакою міжнародної протоки є її використання протягом тривалого часу для міжнародного судноплавства. Нормативні джерела, у тому числі Конвенція ООН з морського права 1982 р., не містять дефініції “міжнародна протока” [20, с. 68].

З появою авіації над багатьма з міжнародних проток пролягли повітряні траси. Оскільки ці повітряні шляхи інтенсивно використовуються, міжнародні протоки сьогодні відіграють для міжнародної повітряної навігації таку ж саму роль, що й для міжнародного судноплавства. Під міжнародними польотами над міжнародними протоками слід розуміти будь-які правомірні польоти, під час яких маршрут польотів проходить за межами повітряного простору держави реєстрації або держави експлуатанта повітряного судна, а саме, над міжнародними протоками, режим здійснення міжнародної повітряної навігації над якими має свої характерні особливості та специфічні ознаки.

Що стосується польотів повітряних суден над міжнародними протоками, Конвенція ООН з морського права 1982 р. (далі – Конвенція 1982 р.) містить положення (ч. III “протоки, які використовуються для міжнародного судноплавства”) [73], які забезпечують відносно єдиний та ефективний міжнародний правопорядок у даній сфері. Під дію вищезгаданої частини Конвенції підпадають не всі міжнародні протоки. Ще до підписання Конвенції 1982 р. існували міжнародні договори щодо Балтійських, Чорноморських і Магелланової проток. Саме тому положення частини III не зачіпають “правового режиму проток, прохід в яких регулюється в цілому та частково давно існуючими та чинними міжнародними конвенціями, які стосуються спеціально таких проток” (п. с ст. 35). Крім того, ч. III Конвенції 1982 р. не застосовується “до протоки, яка використовується для міжнародного судноплавства, якщо в даній протоці є настільки ж зручний з точки

зору навігаційних та гідрографічних умов шлях, який проходить у відкритому морі або у виключній економічній зоні” (ст. 36). У таких протоках, середина частина яких не перекривається територіальними водами, діє режим відкритого моря (Скагеррак, Ла-Манш, Отранто). У повітряному просторі над такими протоками забезпечується свобода польотів, так само як і над відкритим морем. Не підпадають під дію ч. III протоки, які ведуть з відкритого моря, включаючи виключну економічну зону, в територіальне море. Відповідно до ст. 45 Конвенції 1982 р. в них діє право мирного проходу для морських суден. На повітряний простір над територіальним морем таких проток право мирного проходу не поширюється.

Розділ 2 ч. III Конвенції 1982 р. застосовується лише “до проток, які використовуються для міжнародного судноплавства між однією частиною відкритого моря або виключної економічної зони і другою частиною відкритого моря або виключної економічної зони” (ст. 37). У таких протоках всі повітряні судна користуються правом транзитного проходу, під яким розуміється “здійснення... свободи польоту лише з метою безперервного і швидкого транзиту через протоку...” (п. 2 ст. 38). Звідси цілком очевидно, що свобода повітряної навігації над протоками, які перекриваються територіальними водами і поєднують різні частини відкритого моря, надається лише для транзиту. Відповідно до ст. 39 Конвенції 1982 р. повітряні судна при здійсненні транзитного прольоту повинні без зволікання слідувати через протоку, утримуватись від погрози силою та застосування сили проти суверенітету, територіальної цілісності або політичної незалежності держав, які межують із протокою, а також утримуватись від будь-якої діяльності, крім тієї, що притаманна їх звичайному порядку безперервного та швидкого транзиту, за винятком випадків, коли така діяльність викликана обставинами непереборної сили або лихом [73].

Крім цього, повітряні судна виконують транзитний політ відповідно до спеціальних умов, які диктуються як специфікою аеронавігації, так і іншими

чинниками. Так, повітряні судна дотримуються правил, встановлених Міжнародною організацією цивільної авіації (далі – ІКАО), та постійного контролю радіочастот, які надаються компетентними органами з контролю за повітряним рухом [28, с. 312].

Конвенція 1982 р. стала підсумком тривалої практики застосування свободи польотів над міжнародними протоками. На той час свобода судноплавства, а згодом і повітряної навігації, у та над міжнародними протоками отримали загальне визнання та широке застосування. Крім того, у 60-70-ті рр. ХХ ст. з'явилась тенденція до розширення державами своїх територіальних вод до 12 морських миль. У результаті цих процесів виникла необхідність у створенні умов для співіснування свободи польотів над протоками, які поєднують відкриті моря, але перекриваються територіальними водами, і суверенітету держав, які прилягають до протоки [73].

Конвенція 1982 р. встановлює, що транзитний проліт повітряних суден є об'єктом міжнародно-правового, а не внутрішньодержавного регулювання. У результаті цього було юридично закріплено право на міжнародне використання перекритих територіальними водами проток, що з'єднують частини відкритого моря, усіма державами з метою транзиту повітряних суден. Як наслідок, за міжнародними повітряними маршрутами, що проходять через такі протоки, було закріплено особливий правовий статус, тобто встановлено, що вони належать усьому міжнародному співтовариству держав, є об'єктом загального й рівноправного користування усіма народами й країнами і не можуть бути об'єктом національного присвоєння державою, яка прилягає до протоки [73].

Вирішення питання щодо транзитних польотів вимагало врегулювання питання суверенітету держав, які прилягають до протоки. Конвенція 1982 р. встановила, що свобода польотів з метою транзиту не змінює правового статусу повітряного простору над протоками, які використовуються для міжнародного судноплавства й аеронавігації. Ст. 34 Конвенції стверджує, що

режим проходу через такі протоки “не зачіпає ні правового статусу вод цих проток, ні здійснення державами, що межують із протоками, їх суверенітету або юрисдикції над такими водами, повітряним простором над ними, їх дном і надрами”. Із цього випливає, що держава, яка межує з протокою, не може в односторонньому порядку встановлювати режим транзитного проходу на основі свого виключного суверенітету [73].

Під час роботи III Конференції ООН з морського права деякі делегації зазначали, що повітряне судно, яке здійснює транзитний проліт, може значною мірою зачіпати інтереси держави, яка межує з протокою, здійснюючи діяльність, що має небезпечний характер або має шкідливі наслідки: повітряні маневри, дозавправлення в повітрі, а також воєнні дії, що створюють загрозу обороні або безпеці держави, яка межує з протокою. З цієї причини Іспанія, яка взагалі виступала проти надання прав на польоти через міжнародні протоки, намагалася заблокувати розробку пропозиції про введення в конвенцію пунктів про обов’язки повітряних суден під час транзитного прольоту, мотивуючи це тим, що в ньому не уточнювалося, які саме дії заборонялося здійснювати повітряному судну, і що положенням не передбачалося конкретних правил, які б держави, що межують з протоками, могли б застосувати до транзитних польотів [20, с. 87].

Аналогічна критика була висловлена делегаціями Марокко й Греції. Перша з них запропонувала внести в п. 3 ст. 39 доповнення, яким передбачалося б, що здійснююче транзитний проліт повітряне судно повинне утримуватися від таких дій, як військові маневри або прицільна стрільба, застосування зброї, фотозйомка, польоти на низькій висоті й бриючі польоти, дозавправлення паливом у повітрі, створення перешкод телекомунікаціям [25, с. 17].

Пропозиція марокканської делегації також передбачала, що, здійснюючи транзит, повітряне судно повинне вживати необхідних заходів з метою недопущення порушення прийнятих державою, що межує з

протокою, норм, що регулюють польоти в повітряних коридорах і висоту польотів над протоками, а також уникати польотів над надводною частиною території держави в тих випадках, коли в повітряному коридорі, встановленому державою, що межує з протокою, не передбачено таких польотів. Делегація Греції висунула пропозицію, яка б, за умови її прийняття, надала б великі повноваження державі, яка межує з протокою, відносно регулювання транзитних польотів. Відповідно до п. 1 а ст. 42, держава, яка межує з протокою, має право ухвалювати закони й правила стосовно безпеки судноплавства й регулювання руху суден. Грецією пропонувалося, щоб подібне право стосувалося й безпеки повітряного руху й правил, а також процедур ІКАО. Також пропонувалось у статусі держави, що межує з протоками, “встановлювати певні повітряні траси й пропонувати процедури повітряних сполучень для польотів над протоками” [26, с. 127]. Ні ця, ні інші аналогічні поправки не одержали підтримки з боку учасників III Конференції ООН з морського права. Однак вони показують, що розв’язання дилеми щодо транзиту відбувалося в гострій політичній боротьбі. Делегації держав-учасниць не прийняли спроби окремих держав підкорити міжнародні повітряні сполучення, що проходять над протоками, своєму контролю.

Атмосфера, що панувала під час вироблення положень щодо транзитних польотів на III Конференції ООН з морського права, певною мірою проливає світло на розуміння того, де проходить межа міжнародного режиму транзитного польоту й коли починає діяти суверенітет держави, яка межує з протоками. В Конвенції зазначається, що безперервний і швидкий транзит “не виключає проходження через протоку з метою входу, виходу або повернення з держави, що граничить із протокою, при дотриманні умов входу в таку державу” (п. 2 ст. 38). Такого роду передбачливість є незайвою, враховуючи те, що держава, яка межує з протокою, може розташовувати в транзитній протоці свої порти, призначені для забезпечення морської навігації між

різними країнами. Заходження в такі порти іноземних суден з метою доставки товарів і вантажів для держави, яка межує з протокою, зазвичай не має прямого відношення до транзитного проходу. Відповідно, регулювання проходу морських суден з метою входу, виходу або повернення з цієї держави належить до внутрішньої компетенції такої держави. Аналогічним чином варто розглядати питання вльоту й вильоту із держави, яка межує з протокою, іноземних повітряних суден, що прибувають у цю державу через повітряний простір міжнародної протоки [26, с. 128].

Не виключається й застосування національних правил для виконання державами, що межують з протоками, свого обов'язку “повідомляти про будь-яку відому їм небезпеку для... прольоту над протокою” (ст. 44), наприклад шляхом опублікування відповідних відомостей у своїх національних збірниках аеронавігаційної інформації. Однак у цілому Конвенція 1982 р. містить мало юридичних підстав для прийняття державою своїх законів і правил, що поширюють свою дію на транзитні польоти, хоча на перший погляд може здатися, що вони зазначені в п. 5 ст. 42 Конвенції 1982 р. У цьому зв'язку слід звернути увагу на очевидну неточність п. 5 ст. 42 Конвенції 1982 р., у якому говориться про дії як морських суден, так і повітряних, що порушують “такі закони й правила”, у той час як п. 4 цієї статті вказує, що вони стосуються лише морських суден.

Ст. 39 Конвенції 1982 р. накладає на повітряні судна зобов'язання утримуватися від будь-якої діяльності, крім тієї, яка властива їх звичайному порядку безперервного й швидкого транзиту [73]. За наявної різноманітності типів повітряних суден – пасажирські авіалайнери, авіація загального призначення, спортивні літаки, вертольоти, військові літаки різних типів – це зобов'язання має важливе значення для забезпечення безпеки транзитного польоту. Сучасна повітряна навігація неможлива без чіткої й надійної організації й координації польотів повітряних суден. Це найперша вимога, що впливає з принципу забезпечення безпеки міжнародної цивільної авіації,

поширюється, безумовно, і на транзитні прольоти повітряних суден через міжнародні протоки. Виконання цієї вимоги – важливий обов’язок держави, яка межує з протокою.

У сучасній практиці міжнародної аеронавігації досить поширене обслуговування повітряного руху певних районів відкритого моря авіадиспетчерськими службами прибережної держави на підставі регіональних аеронавігаційних угод, укладених під егідою ІКАО [94, с. 126]. Держави, які межують з протоками, займаються обслуговуванням повітряного руху над міжнародними протоками, над якими здійснюються транзитні прольоти. Саме їхні авіадиспетчерські служби і є тим “компетентним органом з контролю над повітряним рухом”, який повинен постійно контролювати радіочастоти або відповідні міжнародні частоти, виділені для передачі сигналів небезпеки (п. 3b ст. 39). Звичайно, це тільки частина роботи “компетентного органу з контролю над повітряним рухом” над міжнародними протоками, що з’єднують частини відкритого моря й перекриті територіальними водами. Головною справою такого органу є, зрозуміло, підтримка порядку в русі повітряних суден, які здійснюють транзитні польоти, усунення небезпеки для польоту над протокою вжиття всіх можливих заходів для уникнення призупинення транзитного польоту. Крім цього, авіадиспетчерські служби держави мають право здійснювати певні наглядові функції за виконанням повітряними суднами під час транзитного польоту обов’язків, зазначених у ст. 39. Однак із цього аж ніяк не випливає, що державі надане право вирішувати, які дії здійснюючого транзитний політ повітряного судна властиві звичайному порядку транзитного польоту, а які йому не відповідають, і на цій підставі вживати односторонні дії щодо призупинення польоту. Права не дозволяти політ, що не відповідає, на думку держави, яка межує з протокою, ознакам транзитного, ч. III Конвенції ООН 1982 р. не передбачає [73].

Загальний характер положень Конвенції ООН 1982 р. говорить про те, що користувачі повітряного простору, які здійснюють транзитний політ, є

відповідальними за порушення зобов'язань відповідно до ст. 39, що, проте, не надає права державі, яка межує з протокою, у разі фіксації подібних фактів припиняти транзитний політ або чинити йому які-небудь перешкоди. Більше того, у ст. 44 зазначено, що “держави, які граничать із протоками, не повинні перешкоджати транзитному проходу... Не повинно бути жодного призупинення транзитного проходу”. Ця вимога має імперативний характер і виключає будь-яку можливість для держави претендувати на регулювання транзитного прольоту своїми законами й правилами і під тими або іншими приводами створювати перешкоди його здійсненню. Держава не має права також вживати в односторонньому порядку заходів законодавчого, виконавчого та іншого порядку у разі порушення здійснюючим транзитний політ судном обов'язків, передбачених у ст. 39 Конвенції. Обов'язки повітряних суден під час транзитного прольоту встановлені Конвенцією не для того, щоб вони превалювали над правом транзитного прольоту, і не для того, щоб дати державі можливість використовувати своєрідне право “вето” відносно такого польоту [73]. Їх зміст і значення полягають винятково в забезпеченні захисту законних інтересів держави від свавільних дій повітряних суден під час транзитного польоту, а не для обґрунтування юридичного приводу втручання в такий політ.

Конвенція не виключає права держави на забезпечення своєї безпеки й захист своїх законних прав, що впливають із суверенітету над повітряним простором міжнародної протоки. Однак загроза інтересам безпеки держави, що виникла в результаті дій повітряного судна, яке здійснює транзитний проліт, повинна бути настільки очевидною, щоб у такої держави не залишалось іншого вибору для запобігання шкоді, крім невідкладних дій. У разі виникнення подібної ситуації держава зобов'язана вжити таких заходів, які співвідносяться з режимом транзитного польоту, не ведуть до створення для нього яких-небудь перешкод і не спричиняють його призупинення. А якщо ні, то вони можуть бути кваліфіковані як безпідставні односторонні дії,

вжиті державою з порушенням ч. III Конвенції 1982 р. [73]. Однак у разі погрози силою або її застосування проти суверенітету, територіальної цілісності або політичної незалежності держав або порушення яким-небудь іншим чином принципів міжнародного права, втілених у Статуті ООН, невід'ємне право на самооборону Конвенцією 1982 р. не оскаржується.

Таким чином, право транзитного польоту рівною мірою забезпечує інтереси як країн-користувачів, так і держав, які межують із протоками. Для перших Конвенція 1982 р. підтвердила свободу міжнародних повітряних сполучень над протоками, перекритими територіальними водами й з'єднуючими відкриті моря, і встановила особливий режим транзитних польотів повітряних суден. Цей режим базується на рівноправному й безперешкодному здійсненні таких польотів усіма зацікавленими користувачами і виключає можливість обмеження свободи транзитних польотів з боку держав, які межують із протокою. В інтересах останніх в Конвенції міститься низка гарантій, які забезпечують захист суверенітету і безпеки держав, які межують з протоками [73].

Як уже зазначалось вище, положення ч. III Конвенції 1982 р. не стосуються “правового режиму проток, прохід в яких регулюється в цілому і частково давно існуючими і чинними міжнародними конвенціями, які стосуються спеціально таких проток” (п. с ст. 35). Це пояснюється тим, що задовго до Конвенції 1982 р. було встановлено правовий режим використання “в цілому” для Чорноморських проток і “частково” для Балтійських і Магелланової проток. В першому випадку правовий режим визначає використання Чорноморських проток як для морської, так і для повітряної навігації, тобто “в цілому”. У другому випадку він стосується лише проходу морських суден через Балтійські протоки [73].

У міжнародній практиці в поняття “Чорноморські протоки” включають Дарданелли, Мармурове море і Босфор. Правовий режим Чорноморських проток встановлено Конвенцією про режим проток, підписаною в Монтре

20 липня 1936 р. [136]. Як підкреслено в Преамбулі, Конвенцію Монтре підписано з метою забезпечення свободи судноплавства “в рамках, що відповідають безпеці Туреччини і безпеці в Чорному морі прибережних держав”. Крім того, Конвенцією Монтре було покладено певні зобов’язання на Туреччину, що стосувались забезпечення польотів цивільних повітряних суден над Чорноморськими протоками. Відповідно до ст. 23 для забезпечення проходу цивільних повітряних суден між Середземним і Чорним морем турецький уряд буде визначати поза забороненими зонами проток повітряні маршрути, призначені для такого проходу; цивільні повітряні судна можуть використовувати ці шляхи, попереджаючи турецький уряд про епізодичні повітряні рейси за три дні, а про регулярні повітряні рейси – загальне повідомлення про дати проходу. Слід підкреслити, що характер згаданого в ст. 23 повідомлення, яке необхідно направити турецькому уряду, не має нічого спільного з дозвільним порядком польотів, як це може здатися на перший погляд. Якщо дозвільний порядок польотів може в будь-який момент бути припинений, і це право впливає із суверенітету, то повідомлення тісно пов’язане із забезпеченням свободи польотів через Чорноморські протоки. Тому повідомляючий порядок польотів над Чорноморськими протоками не може тлумачитися в такому значенні, що Туреччина начебто може відмовити якій-небудь державі в праві транзитних польотів її цивільних повітряних суден над цими протоками; це суперечило б змісту й значенню Конвенції Монтре. Основне призначення цієї Конвенції полягає в забезпеченні свободи судноплавства й польотів, а не у визнанні якихось особливих прав Туреччини відносно Чорноморських проток. Про цю особливість ще в період підготовки тексту Конвенції Монтре 1936 р. зазначала делегація Туреччини: “Її природа виходить за рамки просто договору, вона є нормою статутного права, яка, будучи одного разу прийнята, стає універсальною нормою, і не тільки для держав, які її встановили” [172, с. 188]. Згідно з положеннями Конвенції Монтре Туреччина видала Циркуляр Міністерства

закордонних справ від 21 лютого 1957 р. [138], що визначив порядок і умови подачі повідомлень. По суті, дані положення адресовані для регламентації зовнішніх зносин Туреччини з іншими країнами в галузі цивільної авіації; з деякими з них існують двосторонні угоди. Але це не слід змішувати із свободою польотів над Чорноморськими протоками, користування якими не ставиться й не може бути поставлене в залежність від двосторонніх угод.

Що стосується режиму Балтійських проток, то він визначений Копенгагенським трактатом про скасування мит, що досі стягуються з купецьких суден і вантажів при проході їх через протоки Зунда й обох Бельтів 1858 р. [138], що говорить про те, що договір забезпечує тільки свободу судноплавства й до польотів прямого відношення не має. Проте, як справедливо відзначає С.В. Молодцов, свобода польотів через Балтійські протоки базується на міжнародно-правовому звичаї [116, с. 143-144]. З визнання цього звичаю походять законодавчі акти Данії й Швеції, у яких прямо говориться про застосування принципу свободи польотів до польотів цивільних повітряних судів над датськими й шведськими зовнішніми територіальними водами. Що стосується польотів іноземної військової авіації, над Балтійськими протоками встановлено особливий повідомляючий порядок [26, с. 127]. Ст. 35 Конвенції 1982 р. виходить з того, що “ніщо” у ч. III не зачіпає правового режиму проток, прохід у яких врегульований задовго до її прийняття (п. с ст. 35). Правовий режим Балтійських проток, прописаний у Копенгагенському трактаті, як це впливає з формулювання п. с ст. 35, не підпадає під дію Конвенції 1982 р. [73].

Конвенція 1982 р. фактично виключила зі сфери свого регулювання режим транзиту в Чорноморських і Балтійських протоках. На момент прийняття Конвенції відносно транзитного польоту над Балтійськими протоками склалася звичаєва норма щодо свободи польотів повітряних суден. Саме вона є правовою основою здійснення польотів повітряних суден над Зундом і

Бельтами і сьогодні. Формулювання ст. 35 Конвенції 1982 р. служить своєрідним підтвердженням дії звичаєвих норм щодо свободи польотів над Балтійськими протоками.

Виходячи з аналізу правового режиму міжнародної повітряної навігації над міжнародними протоками можна виокремити основні джерела регулювання цього специфічного питання. До них належать міжнародний звичай, міжнародні договори (Конвенція ООН з морського права 1982 р., Конвенція про режим проток (Монтре, 1936 р.) та ін.), внутрішнє законодавство держав (законодавчі акти Данії та Швеції). Окремо стоїть Конвенція ООН з морського права 1982 р., яка поширює свою дію на більшість міжнародних проток, а відповідно, і на аеронавігацію в повітряному просторі над цими протоками.

2.3. Основні напрями визначення статусу Керченської протоки

Керченська протока, як і Азовське море, має важливе значення у визначенні сучасного правового положення.

За наших часів Керченська протока являє собою водний шлях, довжина якого 22 милі, найменша ширина близько 2 миль. Тут є багато мілин і інших небезпек, що роблять протоку в окремих місцях дуже вузькою і мілководною. Для проходження протоки великими суднами в 1874 р. був проритий Керч-Єнікальський канал (який проходить поблизу берегів Криму).

Від берегів протоки проходять піскові коси. Найбільшою з них є Тузла і Чушка, відокремлюючись від Таманського півострова мілководною широкою вимоїною, і в дійсності є островами.

Питання про правовий режим судноплавства в Керченській протоці не вирішено і сьогодні, оскільки не вирішені деякі питання його правового статусу.

Режим Керченської протоки визначається Договором між Україною та Російською Федерацією про співробітництво у використанні Азовського моря і Керченської протоки 2003 р. [52]. Стаття 1 цього Договору встановлює, що

Азовське море та Керченська протока історично є внутрішніми водами України і Російської Федерації; Азовське море розмежовується лінією державного кордону між Сторонами; врегулювання питань, що стосуються акваторії Керченської протоки, здійснюється за угодою між Сторонами. Фактично, Договір створює підстави розглядати Азовське море та Керченську протоку як внутрішні води України та Росії. Юридичний статус Керченської протоки має похідний характер щодо статусу Азовського моря, тому води Керченської протоки також мають розглядатися як історично внутрішні води цих держав. Договір 2003 р. встановлює такі елементи режиму використання Керченської протоки:

- торговельні судна та військові кораблі, а також інші державні судна під прапором України або Російської Федерації, що експлуатуються в некомерційних цілях, користуються в Керченській протоці свободою судноплавства;

- торговельні судна під прапорами третіх держав можуть проходити Керченською протокою, якщо вони прямують до українського чи російського порту або повертаються з нього;

- військові кораблі або судна третіх держав, що експлуатуються в некомерційних цілях, можуть проходити Керченською протокою, якщо вони прямують з візитом чи діловим заходженням до порту однієї із Сторін за погодженням з іншою Стороною.

Стосовно Керченської протоки ч. 3 ст. 1 Договору про співробітництво у використанні Азовського моря і Керченської протоки [52] не вирішує питання проходження державного кордону, й навіть не закріплює наміру сторін щодо його встановлення. Зважаючи на Спільну Заяву Президента України і Президента Російської Федерації щодо Азовського моря і Керченської протоки від 24 грудня 2003 р. [140], де урядам сторін доручається створення спільної українсько-російської корпорації з метою співробітництва в Азово-Керченській акваторії, у тому числі експлуатації Керч-Єнікальського судноплавного каналу, не виключена можливість досягнення

домовленості між сторонами про спільне користування акваторіями Керченської протоки. Отже, питання ще чекає на своє остаточне вирішення.

У російській пресі з'являються статті про необхідність делімітації морських кордонів у Керченській протоці у повній відповідності з нормами міжнародного права. З цим важко не погодитися. Але стосовно того, що кордон у Керченській протоці немов проходить по лінії фарватеру, який пролягає у безпосередній близькості від українського берега і дуже віддалений від російського, такого положення у міжнародному праві немає. Є принцип проведення серединної лінії. Але, як показують переговори, російська сторона таку лінію не визнає, називаючи її не конвенційною [18, с. 107].

Ще одним аргументом на користь того, що Тузла має належати Росії, який можна було знайти в ЗМІ, було посилення на те, що географічно та геоморфологічно Тузла є частиною (крайньою точкою) коси Тузла, яка завжди належала Росії: наприклад, відповідно до повідомлень у ЗМІ, під час переговорів щодо територіальної належності острова Тузла Росія посилалася на те, що космічні знімки показують, що коса і острів – єдине ціле. Принцип географічної суміжності є одним з основних політичних аргументів, що їх використовують у територіальних спорах [18, с. 108].

Разом з тим ст. 15 Конвенції ООН з морського права 1982 р. проголошує: “Якщо береги двох держав розташовані один проти одного чи примикають один до одного, ні та ні інша держава не має права, якщо між ними не укладена угода про це, розповсюджувати своє територіальне море за серединну лінію” [72].

Таким чином, встановлення в акваторії Азовського моря і Керченської протоки лінії державного кордону між Україною і Російською Федерацією є нагальною необхідністю, зумовленою обставинами, що сталися, безпосередньо відповідає букві міжнародного права, а також диктується політичними і оборонними інтересами, економічною потребою і вимогами внутрішнього законодавства України [16, с. 307].

2.3.1. Українсько-російське співробітництво щодо визначення статусу Керченської протоки

Незалежна Україна стикнулася з проблемою делімітації морських просторів, зокрема, з питанням встановлення кордону в Азово-Керченській акваторії. Означена проблема залишається нерозв'язаною вже протягом багатьох років, а події навколо острова Тузла і останні перемовини між Україною і Росією свідчать про її нагальність.

Після розпаду СРСР Україна і Росія не змогли досягнути остаточної домовленості щодо статусу та режиму Азово-Керченської акваторії. Кожна із сторін має свою позицію, яка повинна забезпечити інтереси національної безпеки та економіки кожної з країн. Цим і викликана складність переговорного процесу, але варто зазначити, що, крім забезпечення пріоритетів держави, позиція України має логічне юридичне обґрунтування і відповідає міжнародному праву.

Протягом довгого часу води Азовського моря омивали береги однієї держави. До кінця XVII ст. на берегах Азовського моря панувала Османська імперія, яку потім змінила інша імперія – Російська. Закріпившись на берегах Азовського моря, Росія поширила на його акваторію свій державний суверенітет і підтримувала його силою, побудувавши на межі XVII-XVIII ст. азовський військовий флот. З того часу Азовське море міцно увійшло в історію міжнародного морського права як внутрішні води Російської імперії, і цей факт ніхто ніколи не заперечував. Акваторія Азовського моря розглядалася як невід'ємна частина державної території Росії. З утворенням на території Російської імперії Радянського Союзу юридична природа акваторії Азовського моря як державної території не змінилася [165, с. 105]. На неї цілковито поширювався суверенітет СРСР, а це також не викликало жодних сумнівів на міжнародній арені.

За радянських часів за правовим статусом Азовське море було внутрішніми морськими водами Радянського Союзу. До поняття внутрішніх морських

вод згідно з Конвенцією 1982 р. належать, серед іншого, води, розміщені в сторону берега від вихідних ліній територіального моря [73]. Оскільки вихідна лінія відліку територіальних вод Радянського Союзу проходила по узбережжю Керченського і Таманського півостровів у Чорному морі, Азовське море виявлялось повністю закритим сухопутною і морською територією Радянського Союзу [165, с. 107]. Азовське море, будучи частиною національної водної системи СРСР, повністю підпадає під суверенітет останнього. Його правовий режим як частини державної території визначається в основному прибережною державою і лише частково регламентується міжнародним правом. Як і на решті території СРСР, порядок діяльності радянських фізичних і юридичних осіб, а також іноземних держав та їх осіб визначався радянськими законами. Вони ж встановлювали порядок промислу в морі, проведення морських наукових досліджень, правила каботажу, заходи захисту моря від забруднення, правила радіонавігаційного обслуговування тощо. Статус внутрішніх морських вод поширювався не лише на акваторію Азовського моря, а й на всю водну масу, поверхню, надра дна моря, повітряний простір над ним. З геологічної точки зору дно Азовського моря є шельфовою зоною, тобто являє собою суцільний континентальний шельф [165, с. 108]. Але на ці простори не поширювалися положення міжнародного права і відповідних законів СРСР щодо континентального шельфу в міжнародно-правовому значенні цього поняття, оскільки до поняття шельф у цьому випадку належали простори морського дна, що розміщені за межами територіального моря. Про жодні економічні зони або риболовні чи прилеглі зони не могло бути й мови. Лише радянські закони, за деякими винятками, коли інтереси міжнародного співробітництва зумовлювали необхідність застосування певних норм міжнародного права, встановлювали порядок плавання суден, їх перебування в морі і заходження в порти, правила риболовного та іншого морського промислу, розвідки і розробки мінеральних ресурсів морського дна, проведення морських наукових досліджень, захисту

морського середовища від забруднення, правила радіонавігаційного обслуговування тощо.

Після розпаду СРСР акваторія Азовського моря увійшла до складу двох самостійних, незалежних і суміжних держав – України і Росії, які як законні правонаступники успадкували цю територію, і відповідно мають повне право поширювати на неї свій суверенітет. Відповідно акваторія Азовського моря після розпаду СРСР автоматично стає державною територією України і Росії і внаслідок цього набуває статусу внутрішніх морських вод двох прибережних держав. На практиці виявляється не все так просто. І сторони мають різні уявлення щодо визначення правового статусу та режиму Азово-Керченської акваторії.

Позиція Російської сторони [104, с. 18] була детально викладена в нотах МЗС Російської Федерації від 6 грудня 1999 р., від 28 грудня 1999 р. і від 26 вересня 2001 р. Позиція Росії полягає ось у чому. Договір 1997 р. про дружбу, співробітництво і партнерство між РФ і Україною є головним політичним Договором між двома країнами. Він не визначив і не підтвердив конкретне проходження лінії державного кордону між Росією і Україною, так само як і не стосувався правового статусу морських акваторій, у тому числі Азово-Керченського басейну. У всьому світі визнано, що подібні важливі проблеми повинні бути предметом подальших переговорів з тим, щоб їх розв'язання могло бути втілене в майбутніх двосторонніх договорах, враховуючи взаємні інтереси обох держав. Односторонні кроки України у визначенні координат проходження лінії державного кордону в Керченській протоці суперечить духу Договору 1997 р. і міжнародній практиці держав. Сьогодні жодного офіційного державного кордону в Азово-Керченській акваторії не існує.

Азовське море і Керченська протока, на думку російської сторони, повинні бути внутрішнім морем Росії і України при спільному використанні їх живих ресурсів і водної поверхні в інтересах судноплавства

обох країн. Морське дно може бути поділене за прикладом Каспійського моря [104, с. 20].

Таким чином, ніяких узгоджених у договірному порядку кордонів між Росією і Україною в Азовському морі і Керченській протоці не існує. Представлена Українською стороною лінія державного кордону в Керченській протоці не має ніякої юридичної сили і повинна бути відкинута. Вона може враховуватися лише в процесі майбутніх двосторонніх переговорів між Росією і Україною як один із українських варіантів територіального розмежування в Керченській протоці.

Позиція України висловлювалась у нотах МЗС України від 16 листопада 1999 р. і від 17 березня 2000 р. [106]. Українська сторона наполягає на делімітації Азовського моря і Керченської протоки для визначення меж державного суверенітету прибережних держав і на визнанні Росією наданих Україною координат лінії проходження державного кордону в Керченській протоці державним кордоном між Україною і Росією. Україна обґрунтовує свою позицію такими документами: Указом Президії Верховної Ради РРФСР від 7 січня 1941 р. “Про перерахування острова Середня Коса (Тузла) із Темрюкського району Краснодарського краю до складу Кримської АРСР” і Указом Президії Верховної Ради СРСР від 14 лютого 1954 р. “Про передачу Кримської області із складу РРФСР до складу УРСР”, а також на нормативні акти Головного управління геодезії і картографії МВС СРСР, топографічні карти і офіційні довідники адміністративно-територіального поділу Кримської області УРСР і Краснодарського краю РРФСР Радянського Союзу. Для підтвердження своєї позиції Україна надала додаткові докази.

1. Підписуючи Меморандум “Про гарантії безпеки у зв’язку з приєднанням України до Договору про нерозповсюдження ядерної зброї” від 5 грудня 1994 р. [101], Російська Федерація підтвердила свої зобов’язання поважати відповідно до Гельсінських заключних актів існуючі кордони України.

2. У п. 2 Постанови “Про порядок введення в дію Закону Російської Федерації “Про державний кордон Російської Федерації” [120] від 1 квітня 1993 р. № 4732-1 Верховна Рада Російської Федерації постановила, що до укладання договорів про проходження державного кордону, надати кордону Російської Федерації із суміжними країнами колишніми республіками СРСР статус державного кордону Російської Федерації.

До основних домовленостей Сторін щодо питання статусу та розмежування Азово-Керченської акваторії належать Спільна заява Президента України і Президента Російської Федерації щодо Азовського моря і Керченської протоки від 24 грудня 2003 р. [140] та Договір між Україною і Російською Федерацією про співробітництво у використанні Азовського моря та Керченської протоки від 26 грудня 2003 р. [52].

Стаття 1 Договору про співробітництво [57] у використанні Азовського моря та Керченської протоки закріплює, що “Азовське море та Керченська протока історично є внутрішніми водами України та Російської Федерації. Азовське море розмежується лінією державного кордону відповідно до угоди між Сторонами. Врегулювання питань, що відносяться до акваторії Керченської протоки, здійснюються за угодою між Сторонами”.

Стаття 1 чітко визначає статус Азовського моря і Керченської протоки: зазначені простори за своїм статусом є внутрішніми водами. Але це не було новиною, оскільки в ст. 5 Договору про українсько-російський державний кордон уже містилася подібна норма. Значно більшим досягненням українсько-російських переговорів стосовно розгляду питання є домовленість, закріплена в абзаці другому ст. 1: “Азовське море розмежується лінією державного кордону відповідно до угоди між Сторонами”. А питання необхідності встановлення кордону в Азовському морі довгий час було дискусійним, і нарешті воно знайшло своє договірне закріплення.

Цим договором Сторони встановили свободу судноплавства для торговельних, військових кораблів та інших державних суден, що плавають під

прапором України і Росії (п. 1 ст. 2). Торговельні судна під прапором третіх держав можуть заходити в Азовське море, проходити Керченською протокою, якщо вони прямують до українського чи російського порту чи повертаються з нього (п. 2 ст. 2). Військові кораблі або інші державні судна третіх країн, що експлуатуються в некомерційних цілях, можуть заходити в Азовське море і проходити Керченською протокою, якщо вони прямують із візитом чи діловим заходженням до порту однієї із Сторін на її запрошення або дозвіл, погоджений з іншою Стороною (п. 3 ст. 2). Таким чином, ст. 2 Договору обмежує права кожної із Сторін самостійно і в односторонньому порядку вирішувати питання допуску суден у внутрішні води.

У ст. 3 зазначається, що спільна діяльність у Азовському морі та Керченській протоці стосовно ще цілого ряду питань буде здійснюватися на підставі існуючих угод, а також шляхом укладання нових домовленостей.

Керченській протоці присвячена частина третя ст. 1 Договору про співробітництво у використанні Азовського моря і Керченської протоки. “Врегулювання питань, що відносяться до акваторії Керченської протоки, здійснюються за угодою між Сторонами”, тобто частина 3 ст. 1 не просто не вирішує питання проходження державного кордону, а навіть не закріплює намір Сторін щодо його проведення [53].

Серед інших двосторонніх домовленостей, що стосуються статусу та режиму Азовського моря та Керченської протоки, слід згадати Договір про дружбу, співробітництво і партнерство між Україною і Російською Федерацією від 31 травня 1997 р. [56], який встановлює, що “Високі Договірні сторони відповідно до положень Статуту ООН і зобов’язань по Заключному акту Наради з безпеки і співробітництва в Європі поважають територіальну цілісність одна одної і підтверджують непорушність існуючих між ними кордонів” (ст. 2). Схоже на те, що заперечення Російської сторони щодо лінії проходження державного кордону між Україною і Росією в Керченській протоці суперечать досягнутим домовленостям.

Відповідно до двостороннього договору між Українською Радянською Соціалістичною Республікою та Російською Радянською Федеративною Соціалістичною Республікою від 19 листопада 1990 р. [57] обидві сторони підтвердили свою відданість цілям і принципам Гельсінського заключного акта (який, зокрема, закріпив принцип непорушності кордонів) та визнали і зобов'язалися поважати територіальну цілісність Української Радянської Соціалістичної Республіки та Російської Радянської Федеративної Соціалістичної Республіки в існуючих (на час укладення договору) у межах СРСР кордонах (ст. 6).

Україна і Росія як правонаступниці Радянського Союзу успадкували його територію, в тому числі і води Азовського моря, уся акваторія якого являла собою суверенну державну територію СРСР. З появою на берегах Азовського моря двох незалежних держав політико-правова ситуація змінилася і постало питання про правовий статус цих просторів.

Велася мова про надання Азовському морю статусу міжнародного моря, тобто пропозиція інтернаціоналізації, яка передбачала встановлення свободи військового і торгівельного мореплавства і необхідності проголошення кожною з держав територіальних вод, економічних зон і континентального шельфу, розмежувавши їх відповідно до принципів Конвенції ООН з морського права 1982 р. [35, с. 87]. У політичних колах України вважається, що загроза одностороннього встановлення територіального моря була вагомим фактором впливу на Росію. Схоже, що так це і було. Але інтересам як Росії, так і України відповідає надання Азовському морю статусу внутрішнього моря двох держав, що вже закріплено в Договорі про співробітництво у використанні Азовського моря та Керченської протоки. Реалізація ідеї інтернаціоналізації Азовського моря означала б добровільну відмову України і Росії від значної частини їх території.

Успадкувавши територію, кожна з держав отримала рівне і повне право поширювати свій державний суверенітет на цю територію, тобто право

самостійно, керуючись нормами міжнародного права, вирішити питання майбутнього статусу і правового режиму частини Азовського моря, що належить кожній державі. Сторони визнали право кожної з них на частину Азовського моря і Керченської протоки як їх внутрішнього моря, тобто як їх внутрішньої території. Логічним у такому випадку є встановлення державного кордону, тобто визначення меж кожної із частин і їх правове оформлення.

Саме так ставить питання Україна, оскільки наявність державної території є однією з ознак державності. А державна територія, тобто простір, у межах якого здійснюється територіальне верховенство держави, не можлива без чітко визначених і юридично закріплених кордонів поширення цього верховенства [35, с. 89].

Таким чином, позиція України щодо визнання Азовського моря внутрішнім морем України і Росії, а також питання необхідності проведення кордонів для розмежування суверенітетів незалежних держав є виправданою і юридично обґрунтованою. Виходячи з національних інтересів Україна не повинна переглядати чи змінювати свою позицію. Міжнародно-правових зобов'язань, які б змусили Україну зробити це, не існує [35, с. 90].

Переговорний процес між Україною і Росією щодо розмежування просторів Азовського моря та Керченської протоки розпочався ще в 1996 р. З самого початку Сторони зайняли протилежні позиції [90]. Україна хотіла провести кордон в Азовському морі і Керченській протоці, а Росія була категорично проти і пропонувала їх спільне користування. Українські дипломати говорили про те, що тільки якщо розділити Азов на частини, можна ефективно контролювати ситуацію на морі і дійсно боротися проти браконьєрів та нелегальних емігрантів. У Москві стверджували, що такий поділ завдає серйозної шкоди екології регіону і економіці Приазов'я. В основі принципів позицій лежали і продовжують лежати економічні інтереси. У разі поділу Україні відійде 60% акваторії моря, більш глибокої і багатой на рибу, що, зрозуміло, не задовольняє Росію.

Вважається, що в той час основним козирем України на переговорах була можливість встановлення 12-мильного територіального моря та відкритого моря [82]. У кінці 90-х рр. росіяни пішли на поступки, опинившись перед загрозою односторонніх дій з боку України по встановленню 12-мильної зони (українські дипломати виїхали на Азов для визначення вихідних точок, необхідних для проведення територіального моря). РФ запропонувала два варіанти розв'язання проблеми: розмежувати дно за прикладом Каспійського моря або скористатися прикладом Аргентини та Уругваю при вирішенні питання про затоку Ріо-де-ла-Плата – фактично спільний суверенітет двох держав без розмежування затоки. Для України це було неприйнятним. Для нашої держави важливо встановлення цілісного кордону на всій його протяжності. Незважаючи на звинувачення в непослідовності у відстоюванні своєї політики щодо даного питання, викликані постійними внутрішніми скандалами в середині країни, Україна вже 22 раунди переговорів з північно-східним сусідом мужньо протистоїть натиску.

Тим часом Росія вже встигла запропонувати і “модифіковану серединну лінію” – російський винахід, що був застосований під час поділу дна Каспійського моря, завдяки якому кілька казахських островів перейшли до Росії [81]. Передбачається, що ця лінія розмежування акваторій проводиться з урахуванням комбінацій різних принципів – серединної лінії, історичних (спеціальних) прав [81]. Було запропоновано і принцип “прибережних зон національної юрисдикції” чи “прибережних зон відповідальності”, що не передбачає розмежування акваторії, а кожна із сторін вздовж свого побережжя у водах договірної ширини здійснювала б юрисдикцію і контроль. Росіяни також пропонували, щоб уся основна частина акваторії, до якої і належить Керченська протока, була районом спільного користування, діяльність якого регулювалася б різноманітними угодами; а на морському дні виділити райони особливих суверенних прав з надровикористання. І як приклад російські дипломати приводили затоку Ріо-де-ла-Плата, але питання між Уругваєм і

Аргентиною було врегульоване дещо по-іншому: є спільні води і є прибережні, які є частиною території держави, тому українські дипломати не взяли до уваги доводи росіян. Затягування процесу переговорів є прийнятним для російської сторони, оскільки неурегульованість статусу Азовського моря та Керченської протоки робить росіян, при їх можливостях, фактичними власниками Азову.

Можливі різноманітні варіанти вирішення питань Азово-Керченської акваторії. Але важливо, щоб рішення відповідало інтересам України. А інтересам України відповідає встановлення однакового режиму державного кордону на всій його протяжності.

На наше переконання, що кордон в Азовському морі буде проведений не лише по дну, а й по всій площині водній і повітряній, оскільки Договір про співробітництво у використанні Азовського моря та Керченської протоки від 23 квітня 2004 р. визначив, що “Азовське море розмежується лінією державного кордону відповідно до угоди між Сторонами”, а поняття ліній державного кордону закріплено в ст. 1 Закону України “Про державний кордон” від 4 листопада 1991 р. та ст. 1 Закону РФ “Про державний кордон Російської Федерації” від 1 квітня 1993 р. як лінії та вертикальної поверхні, що проходить по цій лінії, які визначають межі державної території (суші, вод, надр, повітряного простору). Залишається питання, як саме провести цю лінію: згідно з міжнародним правом за серединною лінією, рівновіддаленою від узбереж Росії і України, чи змістити її до українських берегів?

Позиція української сторони, що стосується державного кордону в Керченській протоці, до останнього моменту залишається незмінною. Україна виходить із того, що державний кордон у Керченській протоці відповідає радянському адміністративному кордону між Українською РСР і РРФСР. Російська сторона не погоджується визнавати адміністративні кордони в цій акваторії. І ця позиція є абсолютно необґрунтована. Договірне закріплення правового режиму Керченської протоки залежить передусім від вирішення питання проходження лінії кордону між Україною та Росією [24, с. 46].

Жодна держава не має права оспорювати законність територіальної цілісності України в межах існуючих кордонів чи висувати територіальні претензії до України. Прагнення України провести кордон в Азово-Керченській акваторії відповідає насамперед національним інтересам держави і Україна не повинна переглядати чи відмовлятися від своїх вимог, які є обґрунтованими і законними.

2.3.2. Основні підходи щодо делімітації морського простору в зоні Керченської протоки

Із часу проголошення незалежності України питання встановлення режиму функціонування кордонів є важливим у відносинах із сусідніми державами. Однією з найскладніших ділянок в облаштуванні та встановленні режиму функціонування є кордон із Російською Федерацією. З 1991 р. Україна та Росія намагаються домовитися щодо цього питання. Практична реалізація завдань щодо облаштування українсько-російського кордону почалася зразу ж після здобуття незалежності нашою державою на основі положень, визначених Законом України “Про державний кордон України” від 4 листопада 1991 р. й Указом Президента України від 16 грудня 1993 р., що затвердив “Комплексну програму розбудови державного кордону України”, пов’язаних із процесом делімітації державного кордону. Важливою сьогоденною проблемою для двох країн стало визначення лінії морського кордону, яке ускладнюється через значний обсяг різноманітних робіт, які мають комплексний характер. Між Росією й Україною донині існують проблеми міждержавного характеру щодо статусу акваторій Азовського моря та Керченської протоки і їх розмежування [4, с. 300].

Морський міждержавний кордон, відповідно до положень Конвенції ООН із міжнародного морського права 1982 р., має розділяти територіальні води прибережних держав і відкрите море. На основі домовленостей між

Україною і Росією Азовське море визнано внутрішніми водами обох країн, і в Азовському морі немає акваторій, які підпадають під визначення акваторій відкритого моря.

Тому встановити такий кордон досить важко через різницю в підходах до його визначення. Відсутність морського кордону між двома країнами в Азовському морі суперечить концепції міжнародного права про державний суверенітет, у якій зазначено, що держава, яка проголосила суверенітет, не може не мати кордонів, оскільки її влада поширюється і на сухопутну, і на повітряну та морську території тільки в межах її кордонів. Визнання Україною і Росією акваторії Азовського моря своїм внутрішнім морем означає, що на нього не може поширюватися жодна юрисдикція, крім цих двох держав, і саме вони можуть домовитися про розмежування моря на підставі національного законодавства з урахуванням національних інтересів.

Першим нормативно-правовим документом, що став основою для вирішення питань облаштування державного кордону України з Російською Федерацією, став Закон України “Про державний кордон України” від 1993 р. [161, с. 114]. 31 травня 1997 р. було підписано широкомасштабний політичний договір “Про дружбу і співробітництво між Україною та Російською Федерацією”.

Відповідно до положень цього договору Росія визнавала недоторканність території та державного кордону України. 14 січня 1998 р. цей договір ратифікувала Верховна Рада України, а 25 грудня 1998 р. – Держдума Росії [19].

Незважаючи на підписання великого договору про дружбу та співробітництво, розв’язання питання сухопутних і морських кордонів відбувалося повільно та складно. Переговори між двома країнами щодо статусу Азовського моря і Керченської протоки розпочалися ще в 1996 р., проте постійно завершувалися безрезультатно, оскільки російська сторона намагалася затягнути розв’язання питання кордонів або її пропозиції зводилися до того,

щоб Азовське море залишалося спільним. Такий стан справ не влаштував Україну, і вона пропонувала розділити море на частини для ефективного контролю над ситуацією в цій акваторії й ефективною боротьбою з браконьєрством та нелегальною міграцією. Ще в 1998 р. президенти двох країн домовилися про те, щоб вважати Азовське море внутрішнім без розмежування між країнами морських просторів. У грудні 1999 р. ухвалою російського уряду створено переговорну групу з питань правового статусу Азовського моря та Керченської протоки. Уже наприкінці 2002 р., після чергового раунду переговорів, досягнуто згоди обох сторін про делімітацію сухопутної ділянки українсько-російського кордону й підписання договору про державний кордон [18, с. 109].

У такій ситуації Кабінет Міністрів України прийняв рішення про встановлення меж територіальних вод в Азовському морі в односторонньому порядку, якщо на переговорах не буде вирішено спільно поділити акваторію моря так званою серединною лінією на внутрішні води України та внутрішні води Росії. Це не суперечило міжнародному праву, оскільки відповідно до положень Конвенції ООН із морського права 1982 р. [18, с. 110] кожна держава може самостійно встановлювати вздовж своїх берегів територіальні води завширшки до 12 морських миль, а потім під час переговорів можуть обговорюватися питання про делімітацію виключної економічної зони й континентального шельфу. Це викликало негативну реакцію російської сторони, оскільки акваторія Азовського моря поза межами територіальних вод отримала б статус нейтральних вод і відкритого моря з правом вільного судноплавства для суден третіх країн. Росія категорично виступала й зараз виступає проти заходження суден третіх країн, особливо тих, що входять до блоку НАТО.

У подальшому питання дещо зрушилося після того, як 28 січня 2003 р. під час візиту президента Російської Федерації В. Путіна до Києва було підписано договір між Україною і Росією “Про державний сухопутний кордон між двома країнами”. Договір підписали у так званому “пакеті” з іншими

двосторонніми документами (на цьому наполягала Росія). Зокрема, ст. 1 договору про сухопутний кордон визначає державний кордон як лінію від стику трьох держав – України, Росії та Білорусі – до Азовського моря [52]. Важливим моментом у договорі є ст. 5, де зафіксовано статус Азовського моря та Керченської протоки й де передбачається, що врегулювання спорів стосовно суміжних морських просторів здійснюється за згодою між договірними сторонами відповідно до норм міжнародного права.

Проте, незважаючи на підписання договору про кордон, питання морського кордону між двома країнами залишилося неврегульованим. У вересні–жовтні 2003 р. відбулося загострення протиріч між Україною та Російською Федерацією, коли виник найбільш гострий останнім часом українсько-російський конфлікт навколо острова Тузла в Керченській протоці. Тоді влада Краснодарського краю намагалася з'єднати острів із Таманським півостровом насипною дамбою. Уряд України розцінив будівництво дамби як зазіхання на суверенітет держави й намагання порушити українсько-російський кордон. Будівництво було зупинене 23 жовтня за 102 м від лінії українсько-російського кордону [90].

Ще одним важливим моментом суперечки навколо Тузли було: від того, кому належатиме коса та як проходитиме кордон, залежатиме й те, хто контролюватиме родовища нафти та газу, відкриті в Азовському морі. “Тузлинський” конфлікт було вирішено, однак у цьому питанні Україна поступилася.

На наш погляд, фактично був прийнятий російський варіант урегулювання проблеми, а саме, було підписано угоду про утворення спільного з Росією підприємства з експлуатації Керченської протоки. Нині Росія вважає Тузлу територією з “невизначеним статусом”. Міжнародна спільнота до цього питання поставилася однозначно – запропонувала дотримуватися засад міжнародного права.

Ми вважаємо, що рушієм будівництва цієї дамби були насамперед економічні інтереси, оскільки для росіян Керченська протока стратегічно

важлива з погляду судноплавства. Оскільки з боку України відлік морського кордону йде від острова Тузла, то Україні може відійти 2/3 акваторії Керченської протоки, включаючи Керч-Єнікальський суднохідний канал. Через цей канал щороку проходить близько 8,5 тис. іноземних суден, за проведення яких українською лоцманською службою Україна отримує щорічний дохід близько 80 млн дол. США [78]. Звичайно, Україна не збирається ділитися з Росією такою прибутковою справою. За використання Керч-Єнікальського фарватера та проведення суден по ньому Росія платить Україні щорічно близько 15 млн доларів [18].

Подальший процес делімітації і демаркації в акваторії Азовського моря та Керченської протоки виявився дуже складним і до сьогодні залишається незавершеним через розходження позицій сторін.

Слід також зазначити, що демаркація сухопутної ділянки українсько-російського кордону до сьогодні ще не розпочалася, незважаючи на те, що президенти України й Росії в рамках українсько-російської міждержавної комісії досягли домовленостей про початок процесу демаркації кордону, який мав розпочатися ще до 1 квітня 2008 р. Однак Росія фактично ухилилася від підписання угоди про демаркацію, а без цього документа процес розмежування на кордоні не може розпочатись.

Як ми вважаємо, то Україна може провести демаркацію в односторонньому порядку, проте вона можлива тільки на підставі юридично підкріпленого рішення вищих органів державної влади, МЗС. На початку листопада 2008 р. директор першого департаменту МЗС України Леонід Осаволюк заявив, що російська сторона займає не зовсім конструктивну позицію з цього питання: “Відповідний документ уже готовий, але цей процес блокується російською стороною” [91]. Однак через відсутність в українсько-російських офіційних документах конкретно встановлених термінів демаркації кордону Україна не може чекати вічно, наголосив дипломат. Він не виключає можливості односторонніх дій України в цьому процесі, тим

більше, що Росія сама створила прецедент, провівши в односторонньому порядку демаркацію кордону з Естонією [91].

З огляду на важливість розв'язання цієї проблеми в двосторонніх українсько-російських відносинах і сучасну ситуацію навколо демаркації українсько-російського кордону потрібно розглянути позиції України та Російської Федерації щодо делімітації та демаркації кордону в Азовському морі й Керченській протоці, оскільки питання є дуже спірним.

На наш погляд очевидним є те, що якби кордон був визначений згідно з нормами міжнародного права, тобто проведення державного кордону по прямій лінії між крайніми точками з обох берегів Азовського моря, то 2/3 його акваторії відійшло б до України, що не сприймається Росією. Іншим варіантом досягнення консенсусу міг би стати поділ акваторії моря навпіл, але тоді морський кордон матиме ламану лінію, що певним чином суперечить міжнародній практиці.

Також ми вважаємо, що компромісним варіантом вирішення проблеми може слугувати надання Азовському морю статусу міжнародного, що дає підстави встановити 12-мильну зону територіальних вод. Такий варіант не вигідний для України, оскільки виключна економічна зона зводиться до мінімуму й територіальні претензії сусідніх держав заважатимуть розробці відкритих на шельфі Азовського моря перспективних родовищ природного газу. З іншого боку, після узгодження підходів і оголошення акваторії Азовського моря внутрішнім морем двох держав зміна його статусу виглядає як відмова від попередніх домовленостей і непослідовність у зовнішньополітичних справах. Це призведе до того, що море стане зовнішнім, а значить доступним для міжнародного судноплавства. Відповідно тут ключовою проблемою постає статус Керченської протоки, оскільки вона набула б статусу протоки, яка використовується для міжнародного судноплавства згідно з положеннями Конвенції ООН із морського права 1982 р. Потенційно Україна в такому випадку мала б право у будь-який час на свій розсуд закрити прохід по протоці. Такий варіант є

неприйнятним для Росії, тому вона стоїть на позиціях спільного використання Керч-Єнікальського суднохідного каналу й розмежування протоки саме по середині його фарватеру. Такий статус протоки повинен запобігти вільному доступу в Азовське море іноземних військових кораблів. Він також є не вигідним і для України. Визнавши за Азовським морем статус внутрішніх вод, Україна і Росія зробили прогресивний крок уперед, а Керченська протока за своїми географічними ознаками не може бути віднесена до проток, які використовуються для міжнародного судноплавства, а значить до неї не можуть застосовуватися положення ч. III Конвенції ООН із морського права 1982 р. [160]. Такий підхід України є досить правомірним і виваженим, що відповідає національним інтересам обох країн.

Щодо проблеми розмежування Керченської протоки, то тут позиції сторін розходяться, оскільки Росія вважає, що сторони повинні домовитися окремо. Вона хоче залишити протоку в спільному користуванні. Україна наполягає на проведенні розподільної лінії на основі адміністративного кордону між колишніми УРСР і РСФСР, зазначеної на всіх політико-адміністративних картах і планах колишнього СРСР. Російська сторона вважає, що, відповідно до законодавства колишнього СРСР, внутрішні води між республіками Союзу не розмежовувалися. Отже, питання делімітації морських кордонів в Азовському, Чорному морях і Керченській протоці через позицію Росії поступово вийшли за межі двосторонніх відносин, оскільки вже в Цільовому плані “Україна–НАТО” на 2007 р. вирішення цього питання було позначено як пріоритетне зобов’язання України перед НАТО.

Проблема розмежування Керченської протоки обговорювалася також у червні 2007 р. в Москві на засіданні підкомісії з міжнародного співробітництва під керівництвом міністрів іноземних справ.

У документах узгодженого попереднього тексту угод про розмежування водних просторів не були зазначені координати проходження кордону, тому що Росії й Україні, як і раніше, не вдалося вирішити проблему Керченської

протоки. На думку М. Виноградова, генерального директора Центру політичної кон'юктури Росії, питання про морський кордон “важливе, але не найважливіше”, і тому спроби Росії й України розділити морські акваторії в Азовському й Чорному морях та Керченській протоці приречені на невдачу [84]. Подібного погляду дотримується депутат Держдуми Росії, директор Інституту країн СНД Костянтин Затулін, який заявив: “Як і у випадку з Курильськими островами, в переговорах з Україною нам не потрібно поспішати, заганяючи самих себе в часові рамки”. На думку К. Затуліна, “Київ добивається такого розмежування Керченської протоки, яке надало б Україні монопольне право на вхід в Азовське море і вихід із нього. Нас це, звичайно, не влаштовує”. Тому Росія і Україна повинні домовитися про спільне використання Керченської протоки й Азовського моря “за принципом кондомініуму” [84]. Звичайно, така позиція не відповідає національним інтересам України й не може бути прийнята українською стороною. Отже, відсутність чітко визначених державним кордоном зон відповідальності створює нині значні відмінності у статусі Керченської протоки, що відрізняється від статусу Азовського моря, оскільки тут багато років діяв адміністративний кордон між УРСР та РРФСР.

Очевидно, що позиція Росії щодо розподілу Азовського моря (фактично відмова визначення державного кордону по Азовському морю) не враховує національних інтересів України. Ця позиція має завуальований зв'язок із неофіційною політикою Росії стосовно Криму та природних ресурсів, які вже знайдені і які прогнозується знайти на морському шельфі поблизу Кримського півострова в Азово-Керченській акваторії.

Проаналізувавши ці події, можна зробити висновок, що відсутність чіткого морського кордону між Україною та Росією може становити зовнішню загрозу безпеці України. Колишній міністр закордонних справ А. Яценюк заявив, що після цих подій Україна буде активно вирішувати питання делімітації кордонів із Росією в Азовському морі й Керченській протоці. “Після цієї трагедії ми настійливо будемо працювати щодо питання і

делімітації, і підписання угоди”, – зазначив міністр [40]. Росія виступила з пропозицією створити спільний російсько-український косорціум для обслуговування судноплавства в Керченській протоці. Згодом сторони уклали “Тимчасове положення про порядок проходження суден у Керченській протоці” (19 листопада 2007 р.), що передбачає спільну систему забезпечення контролю та нагляду за судноплавством у протоці. Водночас ці інциденти сприяли намірам МЗС України активізувати переговори про делімітацію морських кордонів в Азовсько-Керченській акваторії [146, с. 24].

На нашу думку, делімітація морської ділянки українсько-російського державного кордону стримується лише російською стороною. Відповідно до власних великодержавницьких амбіцій та економічних й геополітичних інтересів вона не зацікавлена в розмежуванні Азовського й Чорного морів та Керченської протоки. Затягування переговорного процесу, підтримання атмосфери невизначеності правового статусу морських просторів в Азово-Керченській акваторії створює непередбачені за наслідками проблеми геополітичного, військового, правового, економічного, екологічного й іншого характеру.

Питання делімітації та демаркації кордону в Азовському морі та Керченській протоці потребує свого логічного вирішення з огляду на тривалість його існування. Настав час для української і російської сторін знайти компромісні рішення і, відкинувши односторонні підходи, цивілізовано за прикладом багатьох країн, що розвиваються, остаточно розв’язати цю складну проблему у двосторонніх відносинах. Усі проблемні питання повинні вирішуватися шляхом переговорів, які базуються на міжнародному морському праві.

2.3.3. Правові стандарти щодо морського судноплавства в Керченській протоці

Щодо загальних положень про режим Азовського моря слід зазначити, що вони відображені в Договорі між Україною і Російською Федерацією про

співробітництво у використанні Азовського моря і Керченської протоки від 24 грудня 2003 р. [52]. У ст. 2 зазначається, що торговельні судна та військові кораблі, а також інші державні судна під прапором України або Російської Федерації, що експлуатуються в некомерційних цілях, користуються в Азовському морі та Керченській протоці свободою судноплавства.

Торговельні судна під прапорами третіх держав можуть заходити в Азовське море і проходити Керченською протокою, якщо вони прямують до українського або російського порту чи повертаються з нього. Військові кораблі або інші державні судна третіх держав, що експлуатуються в некомерційних цілях, можуть заходити в Азовське море і проходити Керченською протокою, якщо вони прямують з дружнім візитом чи з діловою метою до порту однієї із Сторін на її запрошення або маючи дозвіл, погоджений з іншою Стороною.

Українсько-російське співробітництво, у тому числі спільна діяльність у галузі судноплавства, включаючи його регулювання та навігаційно-гідрографічне забезпечення риболовства, захисту морського середовища, екологічної безпеки, а також пошуку й рятування в Азовському морі та Керченській протоці, забезпечуються шляхом як реалізації наявних угод, так і укладення у відповідних випадках нових домовленостей (ст. 3) [52].

Таким чином, встановлення статусу Азовського моря повністю залежить насамперед від чіткого визначення Сторонами своїх позицій, а потім уже – пошуку компромісного варіанта, який би задовольнив і Україну, і Росію, з наступним закріпленням його у двосторонньому договорі, що і відбулося в результаті ратифікації 20 квітня 2004 р. Угоди між Україною та Росією про співробітництво у використанні Азовського моря та Керченської протоки від 24 грудня 2003 р. Разом з тим до Чорноморсько-Азовського регіону стали виявляти інтерес держави, що не мають тут побережжя. Наприклад, прибережні держави Каспійського моря, оскільки Азовське море є одним із шляхів транспортування нафти, що там видобувається. Вони також

можуть заявити свої права на встановлення статусу та режиму цього моря [4, с. 301].

Встановлення в акваторії Азовського моря лінії державного кордону між сусідніми країнами є необхідністю і відповідає вимогам міжнародного права, а також диктується інтересами України та Російської Федерації. Чітке встановлення правового статусу Азовського моря, правового режиму його просторів, чітке визначення кордонів у Азовському морі має вагомим значення не тільки для зміцнення міжнародної правосуб'єктності незалежних держав, а й для попередження територіальних суперечок, що можуть виникнути у будь-який час, зокрема в процесі використання Україною і Росією морських ресурсів у Азовському морі. Позиція про те, що Азовське море не підлягає розмежуванню між двома незалежними державами, порушувала б право України на юридичне оформлення меж суверенної влади у власних внутрішніх водах [4, с. 303].

Збереження за водами Азовського моря статусу внутрішніх морських вод аж ніяк не суперечить положенням Конвенції 1982 р., тому є логічним, що Україна та РФ закріпили за акваторією Азовського моря саме такий статус морських вод, що перебувають під державним суверенітетом двох суміжних прибережних держав – України і Росії.

Велике значення для ствердження та закріплення встановлених в Азовському морі правового статусу та правового режиму має правова регламентація судноплавства в Керченській протоці, що через Чорне море з'єднує це море з водами Світового океану. Керченська протока після утворення на її берегах двох незалежних держав набуває зовсім іншого значення, що ускладнює визначення її правового режиму. Вирішенню цього завдання допоможе розгляд історичних обставин, які з плином часу склалися навколо Керченської протоки [24, с. 48].

Враховуючи це, стає зрозумілим, що в історії розвитку міжнародного морського права питання спеціальної правової регламентації Керченської

протоки не зачіпалось, оскільки особливої необхідності в цьому не було. Короткий огляд правової літератури, документів та практики окремих держав свідчить, що прецедентів правової регламентації проток, за своїми характеристиками подібних до положення Керченської протоки, не існує. Слід погодитися з українським вченим О.М. Шемякіним [161, с. 113-118], що не можна називати Керченську протоку “внутрішньою”, яка таким чином визначатиме правовий статус Азовського моря. В цьому випадку саме море є першочерговим, а протока – похідним, залежно від встановленого статусу для моря буде залежати статус протоки [24, с. 49].

На сьогодні Керченська протока історично є внутрішніми водами України та РФ, що закріплено двостороннім міжнародним договором. Виходячи з викладеного та відзначаючи новизну і особливий характер необхідної регламентації, вона повинна включати такі питання:

- поділ акваторії в протоці та встановлення лінії державного кордону між Україною та Росією;
- визначення принципів положень щодо торговельного судноплавства;
- визначення принципів положень щодо військового мореплавства.

Ці та інші можливі питання мають вирішуватися на паритетних засадах і умовах взаємної домовленості між Україною та Росією. Це було закріплено Договором між Україною і РФ про співробітництво у використанні Азовського моря і Керченської протоки від 24 грудня 2003 р. Зокрема, у ст. 1 йдеться про те, що врегулювання питань, які стосуються акваторії Керченської протоки, здійснюється за угодою між Сторонами.

Вбачається доречним запропонувати низку положень, які необхідно було б включити до угоди про правовий режим Керченської протоки. А саме, при визначенні лінії державного кордону в подібних випадках зазвичай використовується принцип проведення серединної лінії. Така лінія (пряма чи ламана) з’єднує всі точки, що розташовані на рівному віддаленні від відпо-

відних точок, розміщених на протилежних берегах протоки. За необхідності ця лінія може бути договірною. Щодо принципових положень про торговельне судноплавство в протоці необхідно зазначити, що в інтересах України бажано створити сприятливі умови для заохочення інтенсивного міжнародного судноплавства в цьому регіоні, а також встановити в протоці право мирного проходу, який передбачає вільний прохід усіх прапорів у мирний час. Право мирного проходу не виключає необхідності з боку суден неприбережних до протоки держав при підході до протоки узгоджувати свій прохід з повідомленням необхідних даних про себе. Враховуючи складність навігаційних умов, лоцманське проведення в протоці слід вважати обов'язковим. З питання про правовий режим військового мореплавства в протоці необхідно розрізнити режим плавання військових кораблів прибережних держав і військових кораблів третіх держав [22, с. 57].

Прохід військових кораблів третіх країн, в принципі, повинен бути заборонений, але коли одна із прибережних держав хоче запросити військовий корабель третьої держави в один із своїх портів в Азовському морі з дружнім візитом, прохід дозволяється. У такому разі необхідне обов'язкове попереднє повідомлення по дипломатичних каналах обох прибережних держав. У всіх випадках плавання військових кораблів третіх держав у протоці можливе, якщо воно здійснюється виключно в мирних цілях. При цьому прибережні держави за взаємною домовленістю встановлюють для цих кораблів певні обмеження. Ці обмеження повинні стосуватися кількості кораблів, що одночасно проходять, тоннажу одного військового корабля, калібру артилерійського озброєння, часу перебування в Азовському морі. Одночасно військові кораблі обмежуються в діях. Підводним човнам прибережних держав слід проходити протоку тільки у світлий час доби в надводному положенні під прапором своєї держави і після попереднього повідомлення. Підводним човнам третіх країн прохід через протоку слід заборонити. Повітряний простір над акваторією Кер-

ченської протоки треба оголосити закритим районом для військових літаків третіх країн.

Саме такий режим Керченської протоки сприятиме закріпленню за водами Азовського моря правового статусу внутрішніх морських вод і відповідатиме національним інтересам і України, і Росії.

Разом з тим слід зауважити, що російська дипломатія акцентує на тому, що Керченська протока у географічному та господарському значенні має розглядатися невід'ємною частиною єдиної Азово-Керченської акваторії. Виходячи з цього Росія пропонувала поширити режим спільного використання, пропонуваній нею для Азовського моря, й на Керченську протоку [24, с. 49]. Проте українська сторона наполягає на договірному закріпленні розмежування вод Керченської протоки і намагається покласти в його основу принцип рівновіддаленості, тобто застосування методу медіани. Ця позиція щодо встановлення державного кордону в Керченській протоці підкріплюється фактом адміністративно-територіального поділу її вод у радянські часи. У свою чергу, російська сторона підкреслила, що після розпаду СРСР усі питання, що стосуються правового статусу Керченської протоки та її режиму, можуть бути вирішені лише в “результаті переговорів між РФ і Україною як двома суверенними державами, що стали правонаступниками СРСР” [80, с. 206].

Як відомо, Керченська протока – єдиний природний вихід з Азовського моря. Рух суден по ній здійснюється двома трасами: Керч-Єникальським каналом – КЄК (проходить поблизу кримського побережжя і повністю перебуває під управлінням України) і російськими фарватерами № 50 та № 52. КЄК – найглибоководніший шлях (прохідна осадка суден до 8 м), вартість проходу по ньому розраховується за ставками України і приблизно у двічі перевищує вартість проходження суден мілководними фарватерами № 50 та № 52 (з прохідною осадкою до 3 м), яка розраховується за російськими ставками як для суден каботажного плавання.

Таким чином, як проблема правового статусу Азовського моря, так і проблема Керченської протоки ускладнені політичними аспектами. Слід зазначити, що в історії розвитку міжнародного морського права прецедентів правової регламентації проток, аналогічних із своїми політичними і правовими характеристиками сучасному становищу Керченської протоки, не існує, тому і є гостра необхідність укладання спеціальної угоди щодо правового режиму Керченської протоки.

Висновки до розділу 2

1. Розділяючи стурбованість Туреччини, пов'язану з необхідністю підвищення безпеки судноплавства в Чорноморських протоках, проте, варто визнати, що проблема проток не може бути розв'язана в рамках однієї держави і потребує всебічного вивчення із залученням фахівців і експертів у галузі судноплавства, економіки і міжнародного морського права для вироблення спільної позиції всіх причорноморських держав. Розв'язання цієї проблеми має відбуватися шляхом перегляду Конвенції про режим проток 1936 р. Сучасна ситуація, яка характеризується введенням Туреччиною національних правил проходу через протоки, дає їй певні економічні переваги, не створюючи при цьому додаткових гарантій зниження імовірності навігаційних аварій.

2. Конвенція в Монтре (підписана 20 липня 1936 р.) зафіксувала компроміс. Торговельні судна усіх країн отримали право вільного проходу через протоки як у мирний, так і у військовий час. Військові кораблі неприбережних держав були обмежені в проході через Босфор і Дарданелли класом (легкі надводні кораблі, малі бойові і допоміжні), загальним тоннажем у момент проходу (15 тис. т) і загальним числом (9 кораблів), а відносно входу в Чорне море – ще і загальним тоннажем одночасного перебування в Чорному морі (30 тис. т для всіх нечорноморських разом узятих) і терміном

перебування не більше трьох тижнів. Загальний тоннаж суден неприбережних держав у Чорному морі міг бути збільшений до 45 тис. т у разі, якщо найсильніша чорноморська держава збільшить тоннаж свого флоту на 10 тис. т або більше. На час війни, якщо сама Туреччина в ній не брала участь, прохід через протоки військових кораблів воюючих країн заборонявся. У разі ж, якщо Туреччина воювала, режим проходу визначала вона сама.

Таким чином, вимоги СРСР відносно обмеження військової присутності в Чорному морі неприбережних держав було багато в чому враховано. Була задоволена і Туреччина, яка отримала право негайно розмістити свої військові гарнізони в зоні проток. Великобританія і Франція так само в принципі відстояли своє право коригувати співвідношення військово-морських сил Туреччини і СРСР на Чорному морі. Конвенція сприяла стабілізації ситуації в зоні проток. Вона двічі подовжувалася на 20 років і продовжує діяти. Конвенція в Монтре замінила собою колишню, Лозаннську, конвенцію. Італія приєдналась до конвенції тільки в 1938 р.

3. Інша проблема, що потребує розв'язання, пов'язана із судноплаванням у Чорноморських протоках, і для цього необхідна зважена і доброзичлива позиція як Туреччини, так і зацікавлених у цьому при чорноморських країн. А їх вирішення можливе шляхом багатосторонніх і обґрунтованих переговорів і ухвалення оптимальних рішень, що відповідають інтересам цих держав. Питання, пов'язані з транзитом через протоки, мають життєво важливе значення для економіки, політики, взаємовідносин і майбутнього країн цього регіону.

Для подолання нинішніх труднощів у протоках необхідно прийняти такі рішення.

Перше рішення стосується Регламенту. Вище вже згадувалося, що в 1920 і 1982 рр., коли Туреччина оголосила про введення аналогічних правил судноплавання в протоках, обстановка була розряджена, коли Туреччина зробила заяву, що ці правила торкаються лише тих іноземних суден, які

заходять у турецькі порти, а не йдуть транзитом через протоки. Це і нині було б найпростішим вирішенням питання.

Як альтернативу можна було б провести серію двосторонніх або багатосторонніх робочих консультацій для обговорення спірних положень Регламенту, які, на думку великої групи країн, розходяться з Конвенцією Монтре і з правилами та рекомендаціями ІМО, після чого Туреччина змінила б їх відповідно до домовленості.

Друге – ввести механізм регулярних консультацій щодо поліпшення умов судноплавства і охорони морського середовища в протоках. Це не відтворення Комісії, адже консультації проводитиме турецька сторона. Але питання про те, чи виконує Туреччина свої міжнародні зобов'язання по Конвенції Монтре, вирішує не одна Туреччина. Такі консультації допомогли б розвитку співпраці в цій сфері. Питання про протоки дуже важливе для національних інтересів як України і Туреччини, так і інших причорноморських країн.

Крім того, сьогодні є ще один найбільш простий і дешевий спосіб розв'язання проблеми надмірного завантаження турецьких проток нафтовими танкерами – за допомогою їхнього обходу по українській нафтотранспортній системі шляхом використання нафтопроводу Одеса–Броди. Вироблені спільно рішення надалі могли б бути запропоновані структурі ООН–ММО для остаточної регламентації судноплавства в турецьких протоках. Це відповідає інтересам більшості зацікавлених сторін.

5. Одна із проблем, яка вже знайшла часткове розв'язання, пов'язана з юридичною природою Азовського моря, яке визнано історичними внутрішніми водами України та Росії. Саме юридична природа цього моря повинна визначати правові режими використання як його просторів, так і Керченської протоки. На наш погляд, стосовно Азовського моря найбільш правильним рішенням буде розмежування цих історичних внутрішніх вод шляхом встановлення державних кордонів. Визначення інших категорій морських

просторів (територіального моря, виключної економічної зони) в Азовському морі неприпустимо, оскільки воно автоматично втратить статус історичних внутрішніх вод.

Керченська протока, на наш погляд, повинна бути визнана територією спільного користування України і Росії з утворенням з цією метою міждержавного адміністративного органу.

РОЗДІЛ 3

ПЕРСПЕКТИВНІ ПРАВОВІ МОДЕЛІ ПРАВОВОГО РЕЖИМУ ЧОРНОМОРСЬКИХ ПРОТОК

3.1. Правова регламентація морського судноплавства в протоках Босфор та Дарданелли (практика Туреччини)

До проблемних питань Чорноморського регіону дослідники відносять, серед інших, також використання Чорноморських проток Босфор і Дарданелли Туреччиною та іншими державами. Статус цих проток врегульовано міжнародно-правовими нормами, насамперед Конвенцією про режим Чорноморських проток від 20 липня 1936 р., підписаною в Монтре (далі – Конвенція 1936 р.), та де-факто внутрішнім законодавством Туреччини [20, с. 89].

Ситуація з протоками перебуває в стані колишнього вирішення спору з приводу Чорноморських проток шляхом укладення Конвенції 1936 р. і невідповідності такого вирішення реаліям сьогодення, зокрема намаганням Туреччини поширити дію свого внутрішнього законодавства на регулювання тих питань режиму проток, що вже вирішені за Конвенцією 1936 р.

З огляду на правонаступництво України за міжнародними договорами СРСР, що впливає із ст. 7 Закону України “Про правонаступництво України”, Конвенція 1936 р. є чинною і для України. Це підтверджується також подібним висновком Міжнародного Суду ООН, зробленим у рішенні від 3 лютого 2009 р. (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 [175].

Друга світова війна виявила недоліки Конвенції 1936 р. і тому в 1946 р. 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 р. суттєво не змінила існуючий правовий режим Чорноморських проток [20, с. 92].

Проте з травня 1982 р. Туреччина в односторонньому порядку поширила на частину протоки Босфор дію свого внутрішнього законодавства – Регламенту порту Стамбул і ввела таким чином деякі обмеження щодо проходу 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 р. вона ввела в дію Регламент, що поширювався на всі Чорноморські протоки: Босфор, Дарданелли, а також на Мармурове море [137].

Цей Регламент повторював основні норми Регламенту порту Стамбул 1982 р., зокрема передбачав, що всі судна зобов'язані додержуватися 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 р. Міжнародною морською організацією (ІМО) було запроваджено нові правила, розроблені Комітетом з безпеки на морі. Однак Туреччина продовжила фактично керуватися своїми національними правилами, незважаючи на те, що вона погодилась із пропозиціями Міжнародної морської організації щодо рекомендаційного характеру приписів про лоцманське проведення.

А у травні 1999 р. згаданий Комітет, що є підрозділом Міжнародної морської організації, розглядав на вимогу Туреччини питання про зміну

правого статусу Чорноморських проток, проти чого заперечили кілька держав, у тому числі Росія. У результаті була прийнята пропозиція Туреччини, на користь якої клопотались США, хоча в протоколі й була відображена окрема думка Росії. У листопаді 1999 р. на 21-й сесії Асамблеї Міжнародної морської організації це положення вже було закріплено як реальність, хоча і з наведенням у протоколі окремої думки Росії. Ще перед цими подіями Туреччина в жовтні 1999 р. вже ввела в дію інструкції, що передбачають *обов'язкове* лоцманське проведення суден під іноземними прапорами при проході через протоки і Мармурове море [160, с. 231].

Затвердені на 21-й сесії Асамблеї Міжнародної морської організації правила зачіпають інтереси всіх причорноморських держав, у тому числі України, оскільки надають Туреччині право висувати свої вимоги щодо проходу суден під іноземними прапорами (насамперед лоцманське проведення, карантинні формальності, збори за маяки тощо) через Чорноморські протоки та встановлювати за це національні тарифи [20, с. 96].

Вказана проблема ще не є предметом міжнародного спору, 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 (насамперед екологічної) судноплавства в протоках, у 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 відповідно до положень Конвенції 1936 р.

Вихід з цієї ситуації можливий як шляхом вчинення Туреччиною збалансованих односторонніх дій (наприклад прийняття відповідного внутрішнього законодавства у межах конвенційних норм міжнародного права), так і шляхом застосування мирних засобів вирішення спорів, наприклад: по-

перше, інституційних механізмів – шляхом прийняття відповідних рішень Міжнародної морської організації; або, по-друге, договірним шляхом через удосконалення самої Конвенції 1936 р. та приведення її у відповідність із реаліями сьогодення, тобто її перегляду ринку транспортних послуг у Нижньому Дунаї не може бути обґрунтованою правовою причиною для зупинення будівництва чи експлуатації глибоководного суднового ходу Дунай-Чорне через гирло Бистре.

Прикриваючись заходами щодо забезпечення безпеки судноплавства, морські влади Стамбула на свій розсуд вводять режими повного або часткового закриття руху суден у протоках (як причини використовуються несприятливі погодні умови, складне буксирування, прохід великотоннажних танкерів, аварійні ситуації). Враховуючи розвиток політичної ситуації (ведення збройної боротьби з тероризмом, побоювання турецьких властей відносно можливості вчинення в проливній зоні терористичних актів “танкером-камікадзе”, подібних до проведених у США, спроби турецьких громадських організацій запобігти екологічній катастрофі в протоках і заборонити прохід суден із небезпечними вантажами, в тому числі і нафтою), можна припустити, що морська влада Стамбула на свій розсуд може використовувати будь-яку причину для жорсткості режиму судноплавства у протоках і змінити його нормальну інтенсивність [134, с. 111].

Для всіх користувачів протоками питання безпеки судноплавства і збереження морського середовища (а саме цими міркуваннями турецька влада пояснили введення Регламенту) не менш важливі, ніж для Туреччини. Чорне море – одне з найбільш забруднених, а протоки – одне з найбільш жвавих морських перехресть. Турецька влада на абсолютно законних підставах стурбована зростанням числа суден, що проходять через протоки, яке досягло, за їх даними, 50 тис. суден у рік, 15% яких є великотоннажними, що перевозять небезпечні речовини (5% від загального числа суден). Туреччина справедливо нагадує, що в зоні проток проживають 12 млн осіб [139, с. 289].

Щоправда, турецькі джерела часто надмірно драматизують ситуацію. Із 50 тис. суден, які щорічно проходять через протоки, більше 60% становлять турецькі судна, до яких турецька влада може застосовувати будь-які правила. Що ж стосується іноземних суден, то, судячи з останньої доповіді МЗС Туреччини, в 2010 р. їх кількість знизилася приблизно на 16% порівняно з 2009 р. (з 23 тис. до 19 тис. суден), а їх сумарний тоннаж знизився на 25% (з 117 млн до 88 млн рег. т) [144, с. 12].

Україна розуміє і поділяє стурбованість турецької сторони у питаннях безпеки судноплавства та екології в зоні проток. Але справа в тому, що турецький Регламент містить очевидні порушення Конвенції Монтре, та й ухвалений він таким чином, який також розходиться з цією Конвенцією.

Не слід забувати про те, що, знявши (за активної підтримки СРСР) деякі обмеження суверенітету Туреччини над протоками, введені Лозаннською конвенцією 1923 р. (наприклад заборона для Туреччини мати військові укріплення в зоні проток), Конвенція Монтре водночас поклала на Туреччину недвозначні зобов'язання, що обмежують її свободу дій у протоках стосовно іноземних суден.

Стаття 1 Конвенції “визнає і підтримує принцип права свободи проходу і мореплавання в протоках”, підкреслюючи при цьому, що “здійснення зазначеного права буде надалі регулюватися постановами цієї Конвенції”. Ніяких інших, тим більше односторонньо прийнятих правил судноплавства в протоках, крім постанов самої Конвенції, в ній не передбачається [71].

У ст. 2 Конвенції чітко говориться про те, що “в мирний час торговельні судна користуватимуться правом повної свободи проходу і плавання в протоках вдень і вночі, незалежно від прапора і вантажу, без будь-яких формальностей” за умови проходження передбаченого в Конвенції санітарного контролю та сплати встановленого збору за цей контроль і за зміст технічного оснащення фарватера і рятувальної служби. Проведення за допомогою лоцмана і користування буксирами є необов'язковими. Судна повинні

перед входом у протоки повідомляти турецькі власті тільки про свою назву, прапор, тоннаж, місце відправлення і місце призначення [79].

Навіть у воєнний час зберігається свобода проходу іноземних торговельних суден і свобода плавання в протоках, за винятком суден країн, що перебувають у стані війни з Туреччиною (ст. 4 і 5).

В основному ж Конвенція Монтре докладно регламентує прохід військових кораблів через протоки, віддаючи при цьому перевагу інтересам безпеки причорноморських країн і передбачаючи певні переваги для військово-морського флоту цих країн.

Аналізуючи Конвенцію Монтре, можна зазначити, що вона функціонувала цілком нормально і влаштувала всіх. Протягом 60 років з дня її підписання жодна з держав-учасниць не скористалася правом запропонувати її перегляд або денонсувати.

У контексті нашого дослідження вважаємо за доцільне ще раз зосередити увагу на подіях, що мали важливе значення для процесу становлення міждержавних відносин у сфері морського права.

У 1982 р. уряд Туреччини спробував ввести Регламент порту Стамбул, поширивши його дію на всю зону проток і передбачивши (у порушення Конвенції Монтре) деякі обмеження свободи судноплавства в протоках. Однак після заперечень низки країн турецькі власті зробили заяву, що цей Регламент стосується лише турецьких і тих іноземних суден, які заходять у турецькі порти, і не стосується іноземних суден, що проходять через протоки без заходу в порти. До речі, це була не перша спроба введення Туреччиною в односторонньому порядку своїх правил плавання в протоках: у 20-х рр. Туреччина кілька разів намагалася ввести правила для іноземних суден, що вимагають звернення за дозволом на прохід через протоки, забороняють користування радіоапаратурою при проході, що вводять поліцейський і митний огляди транзитних суден, але після звернень низки країн робилися роз'яснення у дусі вищезазначеної заяви 1982 р. [65, с. 96].

Однак на цей раз справа йде трохи інакше. Турецький уряд у досить жорсткій формі відмовляється навіть обговорювати можливість повторити свою заяву 1982 р. або змінити найбільш неприйнятні положення Регламенту. Важко судити про всі причини цього ультимативного тону і прагнення поставити світ перед доконаним фактом введення в односторонньому порядку турецьких національних правил у порушення Конвенції 1936 р. Одне з пояснень, мабуть, полягає в тому, що турецький уряд розраховував на те, що після розпаду СРСР Росія, яка переживає серйозні економічні і політичні труднощі, недостатньо сильна і впливова для того, щоб перешкодити порушенню Конвенції Монтре Туреччиною.

Інше пояснення, судячи з офіційних турецьких заяв і матеріалів, полягає в спробі ускладнити і різко обмежити прохід нафтових танкерів через протоки, змусивши тим самим Росію та інші країни регіону погодитися з транспортуванням каспійської нафти через трубопроводи, прокладені по території Туреччини. Це згідно із турецькими джерелами компенсувало б Туреччині втрату більше 230 млн дол. США щорічно після припинення транспортування іракської нафти по турецьких трубопроводах у результаті введення Радою Безпеки ООН санкцій щодо Іраку.

При ознайомленні з турецьким Регламентом 1994 р. очевидний факт порушення положення Конвенції Монтре. Це було визнано багатьма державами і відображено в ряді рішень ІМО та інших міжнародних організацій.

Так, Комітет ІМО з безпеки на морі (КБМ) у травні 1994 р. під час розгляду правил і рекомендацій по судноплавству в протоках і схем поділу руху радикально скоротив і переробив турецький проект правил і рекомендацій, що увібрав в себе основні положення Регламенту, виключивши всі положення, які суперечать Конвенції. Прийнятий у КБМ і розісланий членам ІМО текст правил і рекомендацій підкреслює, що вони “складені виключно з метою забезпечення безпеки судноплавства та захисту навколишнього середовища і таким чином не мають на меті вплинути на права або завдати шкоди правам будь-якого судна користуватися протоками відповідно до

міжнародного права, включаючи Конвенцію ООН з морського права 1982 р. і Конвенцію Монтре 1936 р.”.

Також звертається увага на те, що “національні правила, опубліковані прибережною державою, повинні повністю відповідати правилам і рекомендаціям ІМО”. 19-та сесія Асамблеї ІМО в листопаді 1995 р. затвердила правила і рекомендації ІМО для протока, розроблені роком раніше Комітетом безпеки на морі.

Прийнята Асамблеєю резолюція підтверджує право будь-яких суден користуватися протоками відповідно до Конвенції Монтре та іншими нормами міжнародного права, а також необхідність повної відповідності турецького Регламенту правилам і рекомендаціям ІМО.

Всупереч жорсткій, навіть ультимативній позиції Туреччини, за ініціативою 11 країн у Резолюцію було включено новий пункт, що доручає КБМ з урахуванням отриманої від урядів інформації проаналізувати досвід застосування правил і рекомендацій ІМО на практиці, а також обстановку в протоках, розглянути можливі пропозиції про зміну цих правил і рекомендацій ІМО і представити доповідь з цих питань до наступної сесії Асамблеї в 1997 р.

Питання про неправомірність введення Туреччиною Регламенту судноплавства в протоках порушувалося на засіданні Комітету з економічних, торговельних, технологічних і екологічних питань Парламентської Асамблеї країн ЧЕС в лютому 1996 р. Під час обговорення делегація Росії повідомила, що в результаті введення Регламенту з 1 липня 1994 по 31 грудня 1995 р. було 268 випадків необґрунтованих затримок іноземних суден, що призвело до втрати 1553 год експлуатаційного часу і до збитку в сумі понад 885 тис. дол. США, не рахуючи втрачених вигоди, контрактів і санкцій за запізнення [135].

Про те, що введення турецького Регламенту завдало збитків їх пароплавствам, говорили на засіданні і представники інших причорноморських країн. У підсумку дискусії в Резолюцію Комітету була включена поправка, що закликає розробляти можливі рішення практичних проблем, з якими стикаються держави-учасниці ЧЕВ у протоках, з урахуванням Конвенції Монтре.

Однак Регламент, який стосується проток, режим яких закріплений у міжнародній Конвенції, був прийнятий в односторонньому порядку як законодавчий акт Туреччини без жодних консультацій ні з учасниками Конвенції Монтре, ні з основними користувачами протоками, ні з ІМО.

Також заслуговує на увагу спроба турецької сторони підвести “теоретичну базу” під цей односторонній спосіб дій. “Туреччина вважає себе пов’язаною принципом свободи судноплавства через міжнародні протоки”, – йдеться в офіційній заяві, поширеній Туреччиною в Парламентській Асамблеї ЧЕС. “Суть свободи судноплавства полягає в тому, що вона повинна здійснюватися і реалізовуватися в безпечних умовах як для мореплавців, так і для мешканців берегів проток. Тож Туреччина як єдина прибережна країна несе відповідальність за захист населення і навколишнього середовища, а також за забезпечення безпеки судноплавства і ефективного руху суден у протоках”. І далі заява нагадує про те, що подібні Регламенту національні правила видавалися Туреччиною і раніше, останній раз у 1982 р., не згадуючи, однак, про те, що саме в 1982 р. турецький уряд швидко зреагував на звернення Росії та низки інших країн та відмінив дію введених правил щодо іноземних суден. “Усі дії Туреччини”, – йдеться далі в заяві, – “повністю відповідають Конвенції Монтре, а також принципам звичаєвого міжнародного права. Конвенція Монтре, яка стверджує принцип свободи судноплавства через Турецькі протоки, підкреслює водночас повний суверенітет Туреччини над зоною проток. Оскільки Регламент підпадає під національну юрисдикцію, він не був представлений на розгляд до ІМО”.

Звертають на себе увагу також і інші дві обставини. По-перше, Туреччина намагається ввести нововведення в міжнародне право про “суть свободи судноплавства”, протиставляючи його необхідності забезпечення безпеки мореплавства і охорони морського середовища і використовуючи для обмеження свободи судноплавства. По-друге, Туреччина виправдовує свої односторонні дії при прийнятті Регламенту тим, що вона є єдиною при-

бережною країною і що Конвенція Монтре надає їй повний суверенітет у протоках. Обидва ці аргументи непереконливі.

Що стосується першого, то зміст принципу свободи судноплавства досить міцно затвердився в міжнародному праві, в Конвенції Монтре і в Конвенції ООН з морського права, і спроба підмінити його зовсім іншими поняттями (дотримання безпеки мореплавства і охорона морського середовища) тим більше непереконлива, що всі ці поняття цілком можна поєднувати.

Що ж стосується другого то, хоча ніхто не оспорує суверенітет Туреччини над протоками, справа йде зовсім не так просто, як вважають у Туреччині. Конвенція не підкреслює повний і необмежений суверенітет Туреччини над протоками. Конвенція Монтре знімає деякі обмеження суверенітету Туреччини, введені Лозаннською конвенцією 1923 р., але одночасно покладає на Туреччину ряд зобов'язань, що обмежують її свободу в протоках абсолютно чіткими рамками. Зокрема, суверенітет Туреччини обмежений добровільно прийнятим нею зобов'язанням по ст. 2 Конвенції Монтре надавати іноземним суднам “право повної свободи проходу і плавання в протоках”, причому нагадаємо, за ст. 1 здійснення цього права “буде надалі регулюватися положеннями цієї Конвенції”.

Звідси цілком зрозуміло, що Туреччина не може на свій розсуд робити в протоках все, що завгодно. А оскільки при цьому ніяких інших, тим більше односторонньо прийнятих правил судноплавства в протоках, крім постанов самої Конвенції, не передбачається, то з цього випливає, що введення будь-яких правил судноплавства в протоках на додаток до положень Конвенції повинно бути погоджене з іншими учасниками Конвенції.

Як уже зазначалось, у 1920 і 1982 р., коли Туреччина оголосила про введення аналогічних правил судноплавства в протоках, обстановка була розряджена, коли Туреччина зробила заяву, що ці правила стосуються лише тих іноземних суден, які заходять в турецькі порти, а не йдуть транзитом через протоки. Це і зараз було б найбільш простим вирішенням питання.

Як альтернативу можна було б провести серію двосторонніх або багатосторонніх робочих консультацій для обговорення спірних положень Регламенту, які, на думку великої групи країн, розходяться з Конвенцією Монтре і з правилами і рекомендаціями ІМО, після чого Туреччина змінила б їх відповідно до домовленостей.

3.2. Міжнародно-правове співробітництво України та Росії щодо режиму судноплавства в Керченській протоці (перспективи)

Сьогодні в Україні щодо Азовського моря та Керченської протоки існує близько 300 законів і підзаконних нормативних актів. Законотворчість відбувається переважно на виконавчому рівні: підзаконні акти становлять близько 86%. Інтенсивність правового регулювання стосовно досліджуваного питання помітно зросла, починаючи з 1996 р. (з 1996 р. прийнято 77% із зазначених нормативних актів) [60].

Серед законів щодо питань території та кордонів України, крім зазначеного вище закону про правонаступництво [121], слід зупинитися на Законі України “Про державний кордон України” від 4 листопада 1991 р. № 1777-ХІІ [124]. Стаття 6 цього закону визначає, що до внутрішніх вод України належать серед іншого, води морів і проток, які історично належать Україні. Водночас закон не містить норм, що визначали б, як саме проходить кордон у внутрішніх водах. Стаття 3 закріплює, що державний кордон на морі встановлюється по зовнішній межі територіального моря, а на озерах та інших водоймах – по прямій лінії, що з’єднує виходи державного кордону України до берегів озера чи іншої водойми.

До недоліків внутрішньоправового регулювання питання внутрішніх вод можна віднести й те, що в законі відсутні положення, які зазначали б, що на внутрішні води поширюється суверенітет України. Наприклад, у проекті Закону України “Про внутрішні води, територіальне море та прилеглу зону

України” [60] така норма присутня: “Внутрішні води є складовою частиною території України” (п. 1 ст. 1). До інших законодавчих актів, що так чи інакше стосуються питань правового регулювання діяльності в Азовському морі, належать: закони України “Про затвердження Загальнодержавної програми охорони та відтворення довкілля Азовського і Чорного морів” від 22 березня 2001 р. № 2333-III [60], “Про основи національної безпеки України” від 19 червня 2003 р. № 964-IV, Постанова Верховної Ради України “Про Звернення Верховної Ради України до парламентів, урядів та громадськості держав Європи” від 22 травня 2003 р. № 844-IV, закони України “Про Загальнодержавну програму розвитку водного господарства” від 17 січня 2002 р. № 2988-III, “Про Загальнодержавну програму формування національної екологічної мережі України на 2000-2015 роки” від 21 вересня 2000 р. № 1989-III, “Про Концепцію розвитку рибного господарства України” від 13 липня 2000 р. № 1885-III, “Про порядок допуску та умови перебування підрозділів збройних сил інших держав на території України” від 22 лютого 2000 р. № 1479-III, “Про Програму перспективного розвитку заповідної справи в Україні” від 22 вересня 1994 р. № 177/94-ВР, “Про Основні напрями державної політики України у галузі охорони довкілля, використання природних ресурсів та забезпечення екологічної безпеки” від 5 березня 1998 р. № 188/98-ВР тощо [75].

Зазначені законодавчі акти в тій частині, у якій вони стосуються Азовського моря, переважно регулюють відносини, пов’язані з екологією моря та його охороною від забруднення. Як правило, норми, що містяться в цих законодавчих актах, використовують словосполучення “Азовське море” і не називають статусу таких вод (у згаданих законах, наприклад, майже не зустрічається таке словосполучення, як “внутрішні води Азовського моря”).

Водночас інколи зустрічаються такі формулювання, як “довкілля Азовського і Чорного морів у межах внутрішніх морських вод, територіального моря, виключної (морської) економічної зони України та при-

бережної смуги” (абзац 2 розд. II Закону України “Про затвердження Загальнодержавної програми охорони та відтворення довкілля Азовського і Чорного морів” від 22 березня 2001 р. № 2333-III) [125]. Однак і зазначена норма не називає статусу вод Азовського моря: як бачимо, закон просто перераховує території, що існують в Азовському та Чорному морях, за критерієм статусу, не уточнюючи, чи присутні ці території в кожному із зазначених морів. Крім того, у цій статті перелічені різні порядкові категорії: прибережна смуга в міжнародному праві не має окремого статусу й може включати частини морської території зі статусом внутрішніх вод чи територіального моря.

До підзаконних нормативних актів стосовно діяльності в Азовському морі належать акти, видані Кабміном України, Міністерством екології та природних ресурсів, Мінтрансом, МОЗ, Держдепартаментом рибного господарства України тощо. До предметної сфери регулювання цих нормативних актів належать питання щодо правил рибальства (у тому числі щодо лімітів використання рибних запасів та інших об’єктів водного промислу, водних живих ресурсів загальнодержавного значення), техногенної та екологічної безпеки, геологорозвідувальних робіт та освоєння родовищ, гідрометеорологічних спостережень, охорони та відтворення довкілля, правил охорони внутрішніх морських вод і територіального моря від забруднення та засмічення, збереження біологічного різноманіття України, створення комплексної системи моніторингу надводної обстановки в Азовському морі, реєстрації операцій зі шкідливими речовинами на суднах, державної морської лоцманської служби, правил плавання Керч-Єнікальським каналом та підхідними каналами до нього, навігаційних, портових, митних та інших правил тощо.

Позиції сторін стосовно Азово-Керченської проблеми та їх політичне й економічне підґрунтя добре висвітлені в літературі, тому спинятися на них не будемо. До основних домовленостей сторін стосовно зазначеного питання, які вдалося досягти останнім часом, належать Спільна заява Президента України

і Президента Російської Федерації щодо Азовського моря і Керченської протоки від 24 грудня 2003 р. [140] та Договір між Україною і Російською Федерацією про співробітництво у використанні Азовського моря та Керченської протоки від 26 грудня 2003 р. [52].

Стаття 1 Договору про співробітництво у використанні Азовського моря та Керченської протоки закріплює, що ці простори “історично є внутрішніми водами України та Російської Федерації. Азовське море розмежовується лінією державного кордону відповідно до угоди між Сторонами. Врегулювання питань, що стосуються акваторії Керченської протоки, здійснюється за угодою між Сторонами”.

Як бачимо, ст. 1 прямо визначає статус Азовського моря і Керченської протоки: зазначені простори за своїм статусом є внутрішніми водами. Аналогічна норма вже містилася в ст. 5 Договору про українсько-російський державний кордон [52]. Наведена норма втілила позицію обох держав стосовно морських просторів, про яку свідчила їхня практика. Значно більшим досягненням українсько-російських переговорів стосовно зазначеного питання є домовленість, закріплена в другому абзаці ст. 2: сторони досягли згоди щодо проведення в Азовському морі лінії державного кордону. Як уже згадувалося, питання необхідності встановлення кордону в Азовському морі тривалий час належало до дискусійних і вперше в історії українсько-російських “азовських” переговорів дістало договірне закріплення.

Одразу слід сказати, що Договір про співробітництво у використанні Азовського моря і Керченської протоки підлягає ратифікації і набирає чинності з дати обміну ратифікаційними грамотами між сторонами (п. 1 ст. 5 Договору). На сьогодні він не ратифікований і тому не є чинним. Водночас відповідно до ст. 18 Віденської конвенції про право міжнародних договорів 1969 р. (сторонами якої є і Україна, і Росія) держава має утримуватися від дій, що позбавили б договір його об’єкта і мети, якщо вона підписала договір під умовою ратифікації, інакше кажучи, – має поводитися добросовісно [32].

Отже, намагання встановити кордон в односторонньому порядку (наприклад шляхом проголошення територіального моря), рівно як і уникання такого встановлення або затягування зазначеного процесу іншим чином суперечитиме міжнародному праву.

Зважаючи на те, що сторони закріпили свій намір встановити в Азовському морі державний кордон, можна стверджувати, що відповідно до цього Договору кожна зі сторін здійснюватиме свій суверенітет у своїй частині Азовського моря. Здійснення такого суверенітету передбачає, що держава має право встановлювати в цих водах умови судноплавства, лоцманського проведення, морських промислів, іншої діяльності, а також навігаційні, портові, митні та інші правила, обов'язкові для виконання всіма вітчизняними та іноземними суднами, військовими кораблями, фізичними та юридичними особами. Водночас аналіз ст. 2 та інших положень Договору показує, що сторони в договірному порядку врегулювали низку питань, що, як зазначалося вище, зазвичай входять до компетенції держави, що здійснює суверенітет над своєю територією [31, с. 14].

Водночас відповідно до свого законодавства Україна на даний момент вирішує питання допуску суден у свої внутрішні води і порти на власний розсуд (наприклад ст. 14 Закону України “Про державний кордон України”). Отже, ратифікація Договору про співробітництво у використанні Азовського моря та Керченської протоки потребуватиме внесення змін до чинного українського законодавства, що відповідно до п. 8 ст. 7 Закону України “Про міжнародні договори України” має здійснюватися одночасно з ратифікацією.

У зв'язку з досягнутими домовленостями проект Закону України “Про внутрішні води, територіальне море та прилеглу зону України” потребує коригування і приведення у відповідність із прийнятими домовленостями: ч. 2 ст. 2 проекту закону передбачає встановлення в Азовському морі територіального моря завширшки 12 миль.

Враховуючи доктринальне розуміння кордону, а також визначення кордону, наведене в українському та російському законах про державний кордон

(державний кордон – лінія і вертикальна поверхня, що проходить по цій лінії, які визначають межі державної території (суші, вод, надр, повітряного простору) [124], можна стверджувати, що на сьогодні сторони домовилися проводити кордон в Азовському морі як по дну, так і по водній поверхні (хоча за окремою домовленістю сторін порядок проходження кордону може бути змінено).

Крім ст. 2, що встановлює основні засади режиму судноплавства в Азовському морі та Керченській протоці, сторони домовилися, що їхня спільна діяльність у цьому регіоні стосовно ще цілої низки питань (окремі аспекти судноплавства, рибальство, захист морського середовища, екологічна безпека, пошук та рятування на морі) здійснюватиметься як на підставі наявних угод, так і шляхом укладання, у відповідних випадках, нових домовленостей (ст. 3).

Узагальнюючи, слід зазначити, що згадана Угода закладає правові підвалини використання Азовсько-Керченської акваторії як єдиного господарського та природничого комплексу, що є позитивним моментом і відповідає інтересам обох держав, оскільки створює передумови для раціонального використання та збереження цього комплексу. У цьому зв'язку слід зазначити, що наявність кордону й узгоджена діяльність сторін в Азовському морі та Керченській протоці, у тому числі спільне використання певних ресурсів, не є питаннями, які взаємовиключають одне одне, як це інколи вбачалося в позиціях України та Росії під час переговорів. Тим більше, що наявні і правові підстави для таких підходів: Азовське море підпадає під визначення “замкнених чи напівзамкнених морів”, наведене в ст. 123 Конвенції ООН з морського права; ця стаття накладає на сторони низку обов'язків, зокрема координувати управління живими ресурсами моря, їх збереження, розвідку та експлуатацію; координувати здійснення своїх прав та обов'язків щодо захисту і збереження морського середовища тощо. І в цьому контексті Договір також демонструє досягнення компромісу між сторонами.

Разом з тим формулювання Договору та обсяг урегульованих питань свідчать про його проміжний та політично-дипломатичний характер (низка

“азово-керченських” питань досі залишилася не вирішеною (головні з них: як проходитиме лінія в Керченській протоці тощо)), а також про незавершеність процесу встановлення правового статусу та режиму Азово-Керченської протоки між Україною та Росією.

Окремо слід спинитися на питаннях внутрішньоправової імплементації зазначених домовленостей. По-перше, наявні домовленості містять низку очевидно несамовиконуваних норм, які для своєї реалізації потребують прийняття внутрішніх нормативних актів. Імовірно, норми такого самого характеру міститимуться і в подальших договорах. Зокрема, це стосується норм, що встановлюють режим судноплавства, інші режими використання Азовського моря та Керченської протоки тощо. Вже наявні домовленості ставлять такі питання, як порядок погодження сторонами допуску іноземних військових кораблів в Азовське море та Керченську протоку; визначення органів, відповідальних за таке погодження, тощо – питання, що їх має врегулювати у своєму внутрішньому законодавстві кожна зі сторін. Українське законодавство потребуватиме приведення у відповідність із прийнятими домовленостями стосовно свободи судноплавства російських суден тощо.

Серед інших двосторонніх домовленостей, що стосуються статусу й режиму Азовського моря та Керченської протоки, слід згадати і Договір про дружбу, співробітництво і партнерство між Україною та Російською Федерацією від 31 травня 1997 р. та Договір між УРСР і РРФСР від 19 листопада 1990 р. [56]. Перший із них встановлює, що Високі Договірні Сторони відповідно до положень Статуту ООН і зобов’язань за Заключним актом Наради з безпеки і співробітництва у Європі поважають територіальну цілісність одна одної і підтверджують непорушність кордонів, що існують між ними (ст. 2); зазначений Договір ратифікований обома сторонами і набрав для них чинності. Відповідно до укладеного ще до проголошення Україною незалежності двостороннього договору між УРСР і РРФСР від 19 листопада 1990 р. (ратифікований Верховною Радою УРСР), обидві сторони підтвердили

свою відданість цілям і принципам Гельсінського заключного акта (який, зокрема, закріплює принцип непорушності кордонів) та визнали і зобов'язалися поважати територіальну цілісність УРСР та РРФСР в існуючих (на час укладення Договору) в межах СРСР кордонах (ст. 6).

Інакше кажучи, не слід забувати, що до того, як сторони досягнуть домовленостей стосовно державного кордону в Азовському морі та Керченській протоці й набрання такими домовленостями чинності відповідно до міжнародного права (з урахуванням вимог внутрішнього законодавства сторін), між сторонами існує державний кордон, який проходить по лінії колишнього адміністративного кордону між УРСР та РРФСР, і чинним є обов'язок сторін поважати його.

Між сторонами існує ще низка інших домовленостей, що регулюють діяльність їх в Азовському морі. Цікавою для предмета дослідження є Угода між Держкомітетом України з рибного господарства і рибної промисловості і Комітетом Російської Федерації з рибальства щодо питань рибальства в Азовському морі від 14 вересня 1993 р. [153], ст. 1 якої заслуговує на особливу увагу: “Метою цієї Угоди є встановлення спільного користування живими ресурсами басейну Азовського моря. Кожна сторона погоджується дозволяти юридичним та фізичним особам іншої сторони вести промисел у своїй частині Азовського моря”. Як бачимо, з одного боку, сторони встановлюють спільне користування живими ресурсами Азовського моря, що може навести на думку про їхнє небажання встановлювати кордон в Азовському морі, але наступне використання в Договорі слів “своя частина Азовського моря”, на нашу думку, спростовує таке трактування. І хоча Договір не оперує поняттями “кордон” або “територія”, його можна вважати непрямим взаємним підтвердженням території та кордонів, що перейшли до держав у порядку правонаступництва.

Моделі, які при цьому можна обирати, досить різноманітні: від проведення державного кордону в затоці до відмови від розмежування і встановлення умовних ліній меж юрисдикції кожної з прибережних держав. Пра-

вовий статус і режим, наприклад, деяких історичних заток має змішаний характер і включає як державну територію такі простори, вільні для міжнародного судноплавства. Чинники, покладені в основу вибору тієї чи іншої моделі, мають комплексний та різноманітний характер; вибираючи той чи інший режим, враховують: географічне розташування затоки, геополітичну ситуацію, роль затоки в системі економічного господарства прибережних держав і важливість її для задоволення життєвих потреб тощо. Слід також пам'ятати, що це не правила, а винятки, які не мають обов'язкової сили прецеденту, не стали нормою міжнародного звичаєвого права і взагалі дуже суперечливі і не є єдино правильними, єдино можливими, обов'язковими для дотримання. Інакше кажучи, міжнародне право, зокрема, не забороняє встановлювати спільне користування, прибережні зони національної юрисдикції, які Росія пропонувала встановити в Азовському морі, тощо, але й не зобов'язує це робити.

Традиційно питання, пов'язані з проблематикою Азово-Чорноморського басейну: режим Чорноморських проток, водних просторів Чорного та Азовського морів, Керченської протоки, висвітлювались неодноразово українськими, російськими та зарубіжними дослідниками.

До питань, що генерують суперечки в Азово-Чорноморському басейні, дослідники відносять розмежування морських просторів між Україною та Росією в Азовському морі та Керченській протоці, у тому числі проблематика острова Тузла; деякі проблеми базування та перебування Чорноморського Флоту Росії в Україні; розмежування морських просторів між Росією та Грузією в Чорному морі; використання Чорноморських проток Туреччиною та іншими державами; використання суднового ходу Дунай – Чорне море через гирло Бистре.

До появи нових незалежних держав на берегах Азовського моря воно традиційно належало до внутрішніх вод спочатку Османської імперії, потім Російської імперії, потім Радянського Союзу. Внаслідок чого його води стали

історично вважатися внутрішніми водами держави, суверенітет якої розповсюджувався на всі його береги [69, с. 345].

У науковій доктрині та практиці дослідники цього питання відзначали і аналізували можливість застосування різних підходів для визначення статусу Азовського моря та відповідно Керченської протоки після розпаду СРСР.

Так, І.О. Білорус наводила дві основні точки зору, згідно з якими, по-перше, Азовське море після утворення на його берегах двох суверенних держав втратило статус внутрішніх морських вод і має бути віднесено до категорії закритих морів; по-друге, прибічниками іншої точки зору відстоювалася позиція збереження за Азовським морем статусу внутрішніх вод [20, с. 89].

Г.О. Анцелевич, О.Ф. Висоцький, О.А. Щипцов писали про появу тенденції до поширення на води Азовського моря режиму відкритого моря, з одного боку, та, з другого – до “механічного розподілу сфер впливу в Азовському морі в галузі використання його ресурсів” [139, с. 214].

Згідно з існуючою практикою держав щодо режиму закритих морів, описаною Д. Коломбосом, якщо води оточені берегами, що належать двом або кільком державам та між ними немає іншої угоди, суверенні права кожної держави встановлюються в межах його територіальних вод, а правовий режим центральної частини має бути аналогічним режиму відкритого моря [69, с. 432].

Саме по шляху закріплення в Азовському морі суверенних прав держави лише в межах її територіальних вод пішла спочатку українська практика, про що свідчить п. 3 Постанови Кабінету Міністрів України від 5 червня 1993 р. № 415 “Про першочергові заходи щодо правового оформлення державного кордону та подальшого його облаштування”. Згідно з п. 3 даної Постанови доручалось Державному комітетові у справах охорони державного кордону України, Міністерству закордонних справ, Міністерству оборони, Міністерству транспорту, Державному комітетові по рибному господарству і рибній промисловості, Державному комітетові по геології і використанню надр, Раді міністрів Автономної Республіки Крим, Донецькій,

Запорізькій та Херсонській обласним державним адміністраціям подати до 5 липня 1993 р. Кабінетові Міністрів України пропозиції щодо визначення територіального моря України в Азовському морі, виключної (морської) економічної зони України в Азовському та Чорному морях і статусу Керченської протоки [127].

На цьому етапі позиція України в Азовсько-Керченському питанні зводилась до наступного: надати Азовському морю статус територіального моря і для України, і для Росії з чітким його розмежуванням і визначенням виключних економічних зон. Окремо мав вирішуватися статус Керченської протоки.

Російська ж сторона наполягала на закріпленні за акваторією Азовського моря та Керченської протоки статусу внутрішніх вод Росії та України без їхнього розмежування і встановлення спеціальних позначень кордону; на нерозривності правового режиму Азовського моря та Керченської протоки; на спільному користуванні мінеральними та біологічними ресурсами моря [15, с. 49].

На думку багатьох дослідників, зокрема таких як І.О. Білорус, О.В. Богдан, О.М. Шемякіна, О.А. Щипцова, Г.О. Анцелевич, О.Ф. Висоцький, окреслений у вказаній Постанові Кабінету Міністрів України підхід був менш сприятливим для України порівняно з концепцією закріплення за Азовським морем статусу внутрішніх вод Росії та України, оскільки відкривав вільний доступ в Азовське море через Керченську протоку для міжнародного судноплавства та для вільного заходу торговельних суден і військових кораблів інших держав.

Однак уже в 1998 р. відбулась зміна підходів на рівні міждержавного розуміння цієї проблематики і президенти обох держав – Росії та України визнали за Азовським морем статус історичних внутрішніх вод Росії та України [160, с. 213].

Таке визнання не зменшило існування протиріч між двома державами в питанні розподілу між ними акваторій та просторів Азовського моря і Керченської протоки.

Ці протиріччя особливо загострилися на тлі ситуації довкола будівництва російською стороною дамби від свого берега на Кубані в сторону українського острова Коса Тузла (або острів Тузла) в Керченській протоці восени 2003 р. [133].

Таким чином, між двома державами сформувалися спірні міжнародні відносини у питанні визначення статусу Азовського моря і Керченської протоки та розмежування їх просторів.

Сторони спочатку виходили із різних позицій та вимог до одного предмета спору – правового статусу Азовського моря і Керченської протоки та шляхів делімітації цих просторів.

Для вирішення цих питань сторони розпочали переговори з 1996 р. щодо визначення правого статусу Азовського моря і Керченської протоки у формі двосторонніх консультацій. До грудня 2003 р. було проведено 15 засідань. Паралельно питання, пов'язані з азовсько-керченською проблематикою, розглядалися в ході роботи Підкомісії з прикордонних питань Змішаної Російсько-Української комісії із співробітництва [123, с. 129].

Позиція російської сторони суттєво не змінилась: по-перше, збереження за Азовським морем статусу внутрішніх вод Росії та України та поширення такого ж самого статусу на Керченську протоку, яка є природною невід'ємною частиною єдиної акваторії з Азовським морем; по-друге, щодо всієї акваторії, її вод, ресурсів має застосовуватися принцип спільного використання з деякими винятками за згодою сторін, зокрема договірним шляхом можуть встановлюватися прибережні функціональні зони відповідальності та контролю Росії та України з метою здійснення відповідної національної юрисдикції безпосередньо біля свого узбережжя. З межами таких зон уся акваторія використовується спільно. На морському дні в районі спільного використання можуть бути визначені райони переважних (виключних) прав Росії та України стосовно користування надрами [123, с. 130].

Подібний режим спільного використання вже був запроваджений відносно рибальства в Азовському морі за Угодою від 14 вересня 1993 р. між

Державним комітетом України з рибного господарства та рибної промисловості та Комітетом Російської Федерації з рибальства [154]. Відповідно до цієї Угоди сторони визначили, що живі ресурси Азовського моря мають розглядатись як загальне надбання приазовських держав та є цілісним екологічним комплексом. Також цією Угодою (ст. 1) сторони дозволили юридичним і фізичним особам іншої сторони здійснювати промисел у своїй частині Азовського моря. Кожна із сторін надала суднам іншої сторони право на здійснення промислу на взаємній і рівноправній основі. Сторони підтвердили, що правом здійснення рибного промислу в Азовському морі користуються тільки судна під прапорами України і Російської Федерації. При цьому у ст. 2 Угоди сторони, зокрема, обумовили, що районом застосування Угоди є Азовське море з усіма затоками, гирлами, лиманами, включаючи Сиваш / Керченську протоку до лінії мис Такіль – мис Панагія.

Позиція України, яка була ще в 1995 р. за розпорядженням Президента України від 23 серпня 1995 р. № 165/95-рп “Про переговори між Україною і Російською Федерацією щодо укладення Договору між Україною і Російською Федерацією про правовий статус Азовського моря і судноплавство в його акваторії та Договору між Україною і Російською Федерацією про правовий статус Керченської протоки” визначена в директивах до вказаного розпорядження (п. 2), які були під грифом “таємно”.

Одним із членів делегації від України на вказаних переговорах був призначений Г.О. Анцелевич (додаток № 1 до вказаного розпорядження Президента України від 23 серпня 1995 р.).

Із аналізу різних джерел можна дійти висновку, що основні положення української сторони на переговорах щодо правового статусу Азовського моря і Керченської протоки зводились ось до чого.

Державний кордон між Україною та Росією визначається на основі адміністративного кордону між УРСР і РРФСР у складі колишнього СРСР. Статус внутрішніх морських вод Азовського моря поширюється не тільки на

його акваторію, але також на всю водяну масу, поверхню і надра морського дна, а також на повітряний простір над ними. Усе дно Азовського моря являє собою суцільний континентальний шельф. Військові кораблі прибережних держав здійснюють мореплавання у водах Азовського моря по встановлених для цього курсах і зонах винятково в мирних цілях. Відвідування вод Азовського моря військовими кораблями неприбережних держав вважається недоцільним, але може мати місце винятково в мирних цілях за загальної згоди України та Росії. Підводні човни прибережних держав повинні слідувати у водах Азовського моря в надводному положенні із належним їм по статусу прапором. Підводним човнам неприбережних держав перебувати у внутрішніх водах Азовського моря заборонено. Для невійськового судноплавства неприбережних держав у водах Азовського моря допускається дія права мирного проходу згідно із ст. 17-19 Конвенції ООН 1982 р. з умовою, що це право мирного проходу не змінює його статусу як внутрішніх морських вод України і Росії. Прикордонні та інші компетентні органи прибережних держав у разі потреби можуть піддавати невійськові судна неприбережних держав переслідуванню, зупинці, огляду, обшуку, перевірці судових документів, і у разі наявності вагомих підстав, затримці й арешту. Усі злочинні дії, вчинені у водах Азовського моря іноземними моряками, підпадають під юрисдикцію прибережних держав. Повітряний простір над акваторією Азовського моря оголошується забороненим районом для польотів військових літаків неприбережних держав. З метою захисту Азовського моря від навмисного, випадкового чи в результаті недбалості розливу нафти, попадання в морське середовище отруйних чи інших шкідливих речовин, а також скидання сміття, відходів з берега і суден, прибережні держави мають домовитися вживати суворих заходів до винних та не проводити у внутрішніх водах Азовського моря наступні заходи: випробування озброєнь і технічних приладів військового характеру; випробування, розміщення і збереження зброї масового знищення; розміщення і збереження ракетної зброї; розміщення, збереження і

заховання отруйних чи інших шкідливих речовин. Порти Азовського моря оголошені відкритими, відповідно є відкритими для міжнародного судноплавства і визначені райони Азовського моря, однак на розсуд України і Росії в інтересах безпеки чи з інших міркувань як саме море, так і окремі порти можуть бути в будь-який час закриті для судноплавства іноземних суден. Регламентація рибпромислової діяльності і правовий режим експлуатації рибних ресурсів Азовського моря регулюється Україною та Росією в особі їхніх повноважних органів на основі взаємної домовленості [139, с. 156].

Щодо Керченської протоки, то українська позиція полягала в тому, що поділ акваторії в протоці і встановлення лінії державного кордону між Україною і Росією має відбуватися по серединній лінії з урахуванням лінії адміністративного кордону колишнього СРСР; встановлення в протоці права мирного проходу для суден усіх прапорів у мирний час, що не виключає необхідності для суден неприбережних держав при підході до протоки погоджувати свій прохід та з обов'язковим лоцманським проведенням у протоці через складні навігаційні умови; встановлення різного режиму військового мореплавання для військових кораблів прибережних і третіх держав з тим, щоб військові кораблі прибережних держав мали право вільного проходу через протоку, а прохід інших військових кораблів був у принципі заборонений, але з деякими винятками – лише в мирних цілях і за взаємною домовленістю з прибережними державами щодо кількості, тоннажу, калібру озброєння та часу перебування в Азовському морі; заборона мати ракетну зброю, обмеження для військових кораблів проводити науково-дослідницькі роботи, у тому числі гідрографічні, проводити військові навчання та працювати радіостанціями на передачу і радіолокаційними станціями на випромінювання (крім радіолокаційних станцій навігаційного забезпечення), зупинятися і маневрувати, якщо це не викликано вимогами навігації чи надзвичайними обставинами; обов'язок для підводних човнів прибережних держав проходити протоку тільки у світлий час доби в надводному положенні

під прапором своєї держави і за попереднього повідомлення (за 3 доби); заборона для підводних човнів третіх держав проходю через протоку; повітряний простір над акваторією протоки заборонити для польотів військових літаків третіх держав [139, с. 213].

Отже, позиція України хоча й еволюціонувала в бік визнання за Азовським морем статусу внутрішніх вод Росії та України, але все ж таки полягала у повномасштабній делімітації всієї акваторії, що, на думку України, не суперечило статусу внутрішніх вод [133].

22 жовтня 2003 р. президенти Російської Федерації В. Путін та України Л. Кучма у телефонній розмові погодилися негайно відкрити великомасштабні переговори з питань Азово-Керченської акваторії, для чого мали зустрітися 24 жовтня керівники урядів обох держав та обговорити ситуацію, що склалася [95, с. 17]. У зв'язку з цією домовленістю двох президентів були призупинені будівельні роботи з російського боку на дамбі та було відновлено переговорний процес [141, с. 34].

У процесі переговорів, що відбулися 30 жовтня 2003 р. у м. Києві на рівні міністрів закордонних справ Росії та України, було домовлено форсувати переговорний процес та створити відповідні робочі групи, які будуть готувати двосторонні угоди по співробітництву в акваторіях Азовського моря та Керченської протоки у сфері судноплавства, рибальства, використання надр, екології тощо. Також було заявлено про намір двох держав розвивати відносини на основі Договору про дружбу та співробітництво і партнерство від 31 травня 1997 р., який передбачає взаємну повагу, суверенну рівність, територіальну цілісність та непорушність кордонів Сторін. Сторони підкреслили, що ситуація, яка склалася навколо острова Тузла, є лише одним із окремих питань, яке вирішується в контексті Азово-Керченської проблематики в цілому [141, с. 35].

Під час цих переговорів російська сторона передала українській проект принципів для врегулювання даного питання. Сутність цих принципів зво-

диться до наступного. В основі урегулювання має бути розуміння обома сторонами, що Азовське море та Керченська протока є внутрішніми водами обох держав. Далі Росія пропонує зафіксувати, що Азово-Керченська акваторія залишається цілісним господарським комплексом, що використовується в інтересах обох держав та залишається в загальному користуванні для судноплавства та рибальства. Дно та надра підлягають розмежуванню між Україною та Росією з метою надрокористування на відповідні ділянки. На таких ділянках кожна сторона має виключні права на ресурси дна і надр, їх розвідку та розробку. Робота з узгодження цих принципів має виключити будь-які односторонні дії, які можуть зачіпати юридичні аспекти врегулювання. Разом з тим питання про кордон поки що не ставиться російською стороною на врегулювання, оскільки вона наполягає на першочерговому вирішенні лише питань, пов'язаних із використанням спільного надбання – Азово-Керченської акваторії.

Також російська сторона вважала необхідним вирішувати ці питання за “пакетним” принципом, згідно з яким досягнення угоди по будь-якому з цих елементів (Азовське море – Керченська протока – співробітництво в акваторії, в тому числі режим судноплавства в ній) має бути пов'язане з іншими елементами. При цьому Росія заявляла про можливість застосування прецедентів для вирішення даного питання – наприклад, Каспійську модель або врегулювання між Аргентиною та Уругваєм питання про статус затоки Ріо-де-ла-Плата, що перебуває в їх спільному користуванні [141, с. 39].

Наступні раунди переговорів у 2003 р. увінчались укладенням між обома державами Договору про співробітництво у використанні Азовського моря і Керченської протоки від 24 грудня 2003 р., що був ратифікований Законом України від 20 квітня 2004 р. № 1682-IV.

З приводу цього Договору президенти обох держав також підписали спільну заяву 24 грудня 2003 р. в Керчі, відповідно до якої вони підтвердили “своє загальне розуміння того, що... Азовське море і Керченська протока

історично є внутрішніми водами України та Росії, і врегулювання питань, що стосуються даної акваторії, здійснюється за угодою між Україною та Росією відповідно до міжнародного права” [140].

Згідно із ст. 1 цього Договору Сторони закріпили статус внутрішніх вод України та Російської Федерації за Азовським морем та Керченською протокою. Сторони обумовили, що Азовське море розмежовується лінією державного кордону відповідно до угоди між ними. Врегулювання питань, що стосуються акваторії Керченської протоки, здійснюється за угодою між Сторонами.

Торговельні судна та військові кораблі, а також інші державні судна під прапором України або Російської Федерації, що експлуатуються в некомерційних цілях, користуються в Азовському морі та Керченській протоці свободою судноплавства. Торговельні судна під прапорами третіх держав можуть заходити в Азовське море і проходити Керченською протокою, якщо вони прямують до українського або російського порту чи повертаються з нього. Військові кораблі або інші державні судна третіх держав, що експлуатуються в некомерційних цілях, можуть заходити в Азовське море та проходити Керченською протокою, якщо вони прямують з візитом чи діловим перебуванням до порту однієї із Сторін на її запрошення або дозвіл, погоджений з іншою Стороною (ст. 2 Договору).

Українсько-російське співробітництво, в тому числі спільна діяльність у галузі судноплавства, включаючи його регулювання та навігаційно-гідрографічне забезпечення, рибальства, захисту морського середовища, екологічної безпеки, а також пошуку та рятування в Азовському морі та Керченській протоці, забезпечуються шляхом як реалізації наявних угод, так і укладення, у відповідних випадках, нових домовленостей (ст. 3 Договору).

Також Сторони в ст. 4 Договору передбачили механізм вирішення суперечок лише мирними засобами за вибором сторін.

Отже, з укладенням вказаного Договору було врегульовано лише спірні питання щодо правового статусу Азовського моря та Керченської протоки,

деякі питання судноплавства, рибальства, захисту морського середовища, екологічної безпеки, а також пошуку та рятування.

Разом з тим залишилися невирішеними питання про розмежування Азовського моря та Керченської протоки, про вибір методів делімітації, завуальованість щодо острова Тузла. В цьому напрямі Сторони продовжили переговорний процес.

Одним із найбільших каменів спотикання залишались методи делімітації. З 2003 р. росіяни пропонували застосування каспійської моделі: “поділити дно – вода спільна”, тобто провести лінію розмежування лише по дну з метою використання надр. Українці не погодились з такою моделлю, а так само із запропонованим методом делімітації – модифікованою серединною лінією [38].

26 квітня 2005 р. в Києві відбувся 20-й раунд переговорів державних делегацій Росії та України щодо розмежування в Азовському морі та Керченській протоці, під час яких Росія не погодилась із позицією України відносно визнання кордоном у Керченській протоці лінії колишнього адміністративного кордону між УРСР та РРФСР. При проведенні лінії розмежування в Азовському морі та Керченській протоці Україна пропонувала застосувати принцип *uti possidetis*, згідно з яким лінія розмежування повинна повторювати кордон, встановлений за часів СРСР. Росія ж продовжувала наполягати на застосуванні модифікованої серединної лінії [38].

Категоричність позиції України щодо застосування принципу *uti possidetis* та не згода з цим Росії ускладнюють досягнення компромісу, оскільки Росія допускає варіант спільного використання акваторії Керченської протоки та не визнає існування адміністративного кордону між УРСР та РРФСР як можливий принцип делімітації. Росія заявляє, що морського адміністративного кордону між колишніми республіками СРСР не існувало, оскільки за часів СРСР внутрішні води як інститут морського права не делімітувались [38].

Укладення договору від 18 травня 2005 р. між Російською Федерацією та Естонією “Про державний кордон та розмежування морських просторів у

Нарвській та Фінській затоках” [96] ускладнив переговорний процес між Україною та Росією. Україна закидала Росії застосування політики подвійних стандартів, коли у випадку з Естонією Росія вибрала для делімітації морських просторів саме колишній радянський адміністративний кордон.

Російська сторона не сприйняла таких заяв України, стверджуючи, що з огляду на суверенну рівність держав Російська Федерація вправі самостійно визначати свою позицію в кожному конкретному випадку двосторонньої делімітації [38].

В підтримку застосування принципу *uti possidetis* при розмежуванні в Азовському морі та Керченській протоці можна послатися, вважає українська сторона, не тільки на практику деколонізації латиноамериканських країн та молодих африканських країн, коли державні кордони встановлювалися по лінії адміністративних кордонів колишніх колоній, але й на сучасну практику делімітації морських просторів новими суб'єктами міжнародного права – принцип *uti possidetis* застосовувався колишніми республіками Югославії (СРФРЮ) відносно акваторії Адріатичного моря. Також посилення на цей принцип є у законодавстві Росії. Так, у ст. 2 Закону Російської Федерації “Про державний кордон Російської Федерації” від 1 квітня 1993 р. міститься положення, відповідно до якого державним кордоном Російської Федерації є кордон РРФСР, закріплений чинними міжнародними договорами та законодавчими актами колишнього СРСР; а кордони Російської Федерації із суміжними державами, не оформлені в міжнародно-правовому порядку, підлягають їх договірному закріпленню [38].

У наступні роки переговори проходили без особливих зрушень у сторону досягнення прийнятної для обох сторін домовленості з питань розмежування в Азовському морі та Керченській протоці, про що свідчать відповідні заяви та коментарі зовнішньополітичних відомств як України, так і Росії.

Так, у листопаді 2008 р. представник українського МЗС заявив, що Російська Федерація намагається пересунути в бік України той кордон, який є

сьогодні в Керченській протоці, та, таким чином, заволодіти певною територією України в Керченській протоці. На його думку, подібна ситуація спостерігається з розмежуванням в Азовському та Чорному морі. На цю заяву міністр іноземних справ Росії С.Лавров відповів, що не сприймає таких звинувачень, оскільки перед тим, як посунути кордон, треба розуміти, що він був, а “його не було”. Після розпаду СРСР ці питання виникли та “їх потрібно вирішувати і кордон потрібно встановити”, – наголосив С. Лавров [30].

Станом на січень 2009 р. сторонам вдалось лише погодити проходження серединної лінії в Азовському морі [30].

Певний прогрес був досягнутий сторонами в 2010 р., після того, як обидві держави вирішили питання про продовження терміну базування Чорноморського флоту Російської Федерації на території України згідно з Угодою між Україною і Російською Федерацією з питань перебування Чорноморського флоту Російської Федерації на території України, підписаною в м. Харкові 21 квітня 2010 р. і ратифікованою Законом України від 27 квітня 2010 р. № 2153-VI; а також домовилися про проведення демаркації сухопутного державного кордону згідно з Угодою між Україною і Російською Федерацією про демаркацію українсько-російського державного кордону, яку укладеною 17 травня 2010 р. в м. Києві, що ратифікована Законом України від 8 липня 2010 р. № 2466-VI.

Відповідно до останньої Угоди (ст. 1) сторони домовились провести демаркацію українсько-російського державного кордону, встановленого Договором між Україною і Російською Федерацією про українсько-російський державний кордон від 28 січня 2003 р.

Покращення відносин між Росією та Україною в зовнішніх відносинах засвідчила також Спільна заява Президентів України та Російської Федерації з питань безпеки в Чорноморському регіоні від 17 травня 2010 р. в м. Києві, В. Януковича та Д. Медведєва [140], у якій глави обох держав засвідчили задоволення поступальним розвитком відносин добросусідства, дружби,

взаємної довіри і партнерства та заявили, зокрема, що сторони будуть розвивати співробітництво між відомствами, що забезпечують підтримку безпеки на морі, а також удосконалювати обмін інформацією з питань забезпечення безпеки мореплавання в Чорноморському регіоні (п. 8).

У цьому контексті вписується задовнена проблема використання Чорноморським флотом Російської Федерації об'єктів забезпечення безпеки мореплавання в Чорноморському регіоні, зокрема маяків, належних Україні після розподілу Чорноморського флоту, стосовно яких не раз виникали напруження у відносинах між сторонами [140].

Однак пошук компромісів сторонами в питанні делімітації Керченської протоки не змінив станом на серпень 2010 р. принципових засад, з яких виходили дві сторони. Так, за словами представника українського МЗС Олега Волошина “інтерес України та її право полягають в тому, що в радянський час існував кордон у Керченській протоці, він був позначений на відповідних картах”, тому українська позиція в цих питаннях незмінна – “кордон у Керченській протоці необхідний і він має проходити східніше острова Коса Тузла”. При цьому Україна готова шукати компроміси у господарських питаннях [38].

Господарські ж питання стосуються, зокрема, судноплавства по Керч-Єнікальському каналу Керченської протоки, що перебуває на балансі Керченського морського торгового порту, а суднове проведення по каналу здійснює українське державне підприємство Дельта-Лоцман, при цьому дохід від використання каналу іноземними кораблями становить близько 80-100 млн дол. США.

Звичайно, час покаже, яким чином сторони знайшли компроміс і в чому пішли на поступки, щоб врегулювати питання азово-керченського розмежування. Предметом для взаємних поступок можуть бути будь-які питання у російсько-українських відносинах, що викликають взаємний інтерес, а не тільки делімітаційні проблеми. Це можуть бути газові питання, – як це було в Харківській угоді від 21 квітня 2010 р. взамін на продовження терміну перебування Чорноморського флоту Російської Федерації на території України

(ст. 2), чи умови переозброєння Чорноморського флоту, використання ним навігаційно-гідрографічних об'єктів або використання нових об'єктів на території України тощо. Проте висування таких гіпотез виходить за межі правової проблематики даної праці.

Очевидним є те, що сторонам вдалося відвернути ескалацію у двосторонніх відносинах у спірному питанні щодо делімітації Азовсько-Керченської акваторії, у тому числі в дотичному питанні щодо належності острова Коса Тузла, і перевести його в русло переговорів, тобто вирішувати мирними засобами згідно з міжнародним правом.

На нашу думку, початковим етапом такого підходу є прийняття Закону України “Про морську політику України”, який би зайняв місце системоутворюючого в морському законодавстві України, став основним його компонентом та створив надійну правову базу для захисту інтересів України як могутньої морської держави.

Як ми бачимо, виходячи з геополітичного положення України і її потенціалу, вона є важливим стратегічним партнером для будь-якої європейської держави і, враховуючи це, повинна прагнути до створення багатосторонньої системи міжнародного співробітництва. Однією з форм такої співпраці є участь у діяльності міжнародних організацій у галузі розробки морських ресурсів, розвитку науки і технологій, удосконалення міжнародного морського права, захисту навколишнього середовища і т.ін. Тільки активна участь та підвищення ролі України в програмній і координаційній діяльності в структурах Європейського Союзу, Чорноморського економічного співробітництва, ГУАМ, Балто-Чорноморського союзу, а також в інших міжнародних морських організаціях під егідою ООН, ІМО дасть змогу забезпечити необхідне врахування її інтересів в процесі розробки перспективних норм міжнародного морського права, прискорить процес інтеграції економіки України у світову економічну систему і сприятиме зміцненню загальноєвропейської та регіональної системи безпеки.

Ми вважаємо, що одним із базових елементів державної морської політики, як у міжнародно-правовому масштабі, так і в рамках політичної організації, що входить в міжнародну морську співдружність країн, є морська безпека держави.

Можливі загрози національній безпеці України з морського напрямку можуть бути пов'язані в основному з наступними чинниками: незавершеність міжнародно-правового розмежування морських просторів і існуючі у зв'язку з цим територіальні претензії окремих сусідніх держав, неврегульованість питань щодо міжнародно-правового розмежування виключних економічних морських зон і континентального шельфу; утиск економічних інтересів держави і посягання на її природні багатства; інтенсивна і протиправна розвідувальна діяльність інших держав в українських водах тощо; скоєння злочинів міжнародного характеру: піратство, тероризм, організована злочинність та екстремізм, торгівля зброєю, наркотичними засобами на об'єктах морського та річкового транспорту України; загрози екологічного характеру: наслідки виробничого освоєння Чорного і Азовського морів; забруднення морського середовища внаслідок аварій і катастроф морських суден, стаціонарних установок і штучних споруд як у морі, так і на березі; скидання забруднених вод, відходів, прокладки трубопроводів, кабелів тощо; неналежний рівень нормативно-правового забезпечення розвитку та безпеки мореплавства, судноплавства, роботи портів, здійснення морських перевезень тощо; іноземна військова присутність Чорноморського флоту Російської Федерації на території України.

На наш погляд, однією з передумов ефективної реалізації державної морської політики є юридично оформлені морські кордони, розв'язання проблем, пов'язаних із правовим статусом і регламентацією використання морських просторів Азово-Чорноморського басейну, а також забезпечення свободи судноплавства по міжнародних морських шляхах. Пов'язані з цим проблеми дуже актуальні для багатьох держав, і особливо для України.

Зростаюча умовність державних кордонів, загрожує тотальним переглядом системи міжнародних гарантій територіальної цілісності і недотор-

канності. Для молодих незалежних держав це один із ключових викликів в утвердженні суверенітету. Україна в умовах невирішеності територіальних питань з Росією щодо договірно-правового оформлення українсько-російського кордону в Азовському морі і Керченській протоці має акцентувати на цьому особливу увагу.

Нинішня неврегульованість статусу Азовського моря призводить до фактично безконтрольної господарської діяльності на ньому, у тому числі і браконьєрами з третіх країн. Для ефективної боротьби з міжнародним браконьєрством, контрабандою, криміналізованим бізнесом, що здійснює неконтрольований морський промисел у регіоні, необхідною умовою є врегулювання правового статусу Азовського моря і Керченської протоки. Переговори з цього питання вимагають компромісів і нестандартних рішень з дотриманням фундаментальних принципів міжнародного права.

Від ефективної законотворчості і реалізації норм законодавства щодо делімітації континентального шельфу як Чорного, так і Азовського морів залежить право України на розвідку і видобуток нафти, газу та інших корисних копалин на морському дні цих морських просторів, і, як наслідок, зростання добробуту громадян у цілому.

Враховуючи, що протоки і канали є одним із головних чинників у сфері міжнародних перевезень і торгівлі, питання, пов'язані зі свободою судноплавства в Чорноморських протоках, набувають життєво важливого значення для економіки, політики, взаємовідносин і майбутнього всіх країн Причорноморського регіону і потребують вироблення міжнародно-правової позиції України з цього питання.

3.3. Правові підходи інших причорноморських держав

У районі Чорного і Азовського морів, крім Туреччини, розташовані п'ять держав: Росія, Україна, Румунія, Болгарія і Грузія, для яких Чорно-

морські протоки є єдиним виходом до Світового океану, а також входом для доступу суден в їх порти.

Досить потужна, проте суперечлива, через неузгодженість дій між державами, транспортна інфраструктура узбережжя Чорного моря, що включає в себе і нафтотранспортний комплекс, формується сьогодні на тлі складних політичних, економічних, екологічних та інших процесів, особливу роль у яких відіграє Туреччина.

Це зумовлено істотним впливом Туреччини на режим судноплавства в протоках Босфор і Дарданелли, інтенсивність руху по яких сьогодні перевищує інтенсивність руху в Панамському каналі в 3 рази і в 4 рази – у Суецькому. За статистикою через ці протоки щодня проходить до 135 суден, з яких 17 – танкери. Водночас підвищення ефективності використання транспортних комунікацій в Україні та їх розвиток зумовлює не тільки вагомий приріст її транспортного потенціалу, але також є вкрай необхідно для якнайшвидшої інтеграції в Європейське співтовариство. Усе це робить проблему використання потужностей українських портів важливою і актуальною. Беручи до уваги розташування місць світового видобутку і споживання енергоносіїв, необхідність формування власних транспортних схем доставки нафти в Україну, а також транзитних вантажопотоків через територію Росії беззаперечно [8, с. 25].

Нафтоналивний транспортний комплекс України має у своєму розпорядженні достатні виробничі потужності для забезпечення держави енергоносіями, в тому числі для їх транзиту в європейські країни. З урахуванням прогнозованої появи нових шляхів доставки імпортової нафти з портів Середземного і Каспійського морів, Перської затоки вкрай важливим є аналіз існуючих і проєктованих вантажопотоків нафти в Україну, а також перспектив використання потужностей нафтових терміналів Чорномор'я. Необхідність впорядкування та оптимізації шляхів доставки, насамперед каспійської та казахської нафти в Європу, впливає з аналітичного огляду існую-

чої нафтотранспортної інфраструктури Чорномор'я, пропускна здатність якої досить нерівномірно розподілена по узбережжю.

Перспективно розвивається порт Констанца (Румунія), що володіє глибоководними причалами і нафтотерміналом пропускною здатністю 2,9 млн т, займає сьогодні активну позицію з перепрофілювання наявних потужностей з перевалки нафтопродуктів на перевалку сирової нафти з метою її транзиту з Каспію в Південну Європу трубопровідним транспортом. З урахуванням останнього планується побудувати трубопровід Констанца–Трієст (довжина 1400 км, пропускна здатність 30 млн т на рік), а також передбачити перевалку нафти річковим транспортом по Дунаю [10, с. 28].

Перспективною є і позиція порту Бургас (Болгарія), що володіє пропускною здатністю в 6 млн т нафти на рік з урахуванням наявних проектів трубопроводу Бургас–Александрополіс (Греція) довжиною близько 300 км і пропускною здатністю 30 млн т, а також нафтопроводу Бургас–Вієра (Албанія) довжиною в 900 км і пропускною здатністю до 35 млн т. Завершуючи опис потенційно пропускоздатних портів характеристикою українських терміналів, спинимося на деяких досить вражаючих цифрах: пропускна здатність одеської нафтогавані – до 27 млн т на рік, порту Феодосія – до 4 млн т на рік і порту Рені – до 1 млн т на рік. Якщо врахувати першу чергу морського нафтоперевалочного комплексу “Південний” пропускною спроможністю в 9 млн т, то загальна пропускна здатність українських портів на сьогодні становить 41-42 млн т, при цьому всіх портів Західного узбережжя Чорного моря – близько 50 млн т. Характеризуючи східний “випускаючий” регіон, слід зазначити, що з особливою інтенсивністю сьогодні розвиваються російські нафтові термінали і нафтопроводи. Ще до недавнього часу близько 40% каспійської нафти, що експортується через Чорноморські порти, проходило через нафтовий термінал Новоросійського порту Шесхарис. При цьому обсяг перевалки нафти в 2001 р. досяг 44,3 млн т. Ураховуючи плани російського уряду збільшити обсяги перевалки нафти через Новоросійськ до

52 млн т на рік, перспектива “виходу” нафти на Чорноморські морські шляхи збільшується [86, с. 23].

Гігантським можна вважати стрибок, зроблений Росією у результаті будівництва нафтопроводу Тенгіз (Казахстан)–Новоросійськ довжиною в 1570 км і вартістю 2,4 млрд дол. США. Такі обсяги освоєних капіталовкладень пов’язані насамперед зі складом акціонерів консорціуму, в який входять уряди Росії (24%) і Казахстану (19%), “Шеврон Каспін Пайплайн КК (15%), Лукарко (12,5%), Роснефть Шелл Каспін Венчурс Лтд (7,5%), Мобіл Каспін Пайплайн Компані (7,5%) та ін. Пропускна здатність нафтопроводу і нафто-терміналу на першому етапі – 28,2 млн т нафти на рік, на другому (остаточному) – 67 млн т на рік. Крім того, Росія має у своєму розпорядженні нафто-термінал у порту Туапсе пропускною здатністю до 14 млн т.

Останнім часом досить серйозну увагу перевалці нафти приділяють у Грузії. До вже наявного терміналу в порту Батумі пропускною здатністю 6 млн т приєднався потужний нафто-термінал у гирлі річки Супса (в районі порту Поті). Нещодавно побудований термінал пропускною здатністю 7,5 млн т на рік обійшовся в 100 млн дол. США, а реставрація нафтопроводів – ще в 400 млн дол. США. Планується також розвиток порту Поті до рівня 3,5 млн т перевалки нафти в рік. Таким чином, планована пропускна здатність нафто-терміналів Східного узбережжя Чорного моря може скласти близько 150 млн т на рік. З простого зіставлення видно, що надлишок “випуску” на морські траси Чорного моря каспійської і казахстанської нафти планується до 100 млн т на рік [89, с. 43].

Саме тут з’являється новий і, ймовірно, найсерйозніший аспект проблеми – екологічний. Твердження, що проблема проток Босфор і Дарданелли більше політична, ніж екологічна, правомірно, однак чітко розділити ці проблеми неможливо. Перефразовуючи відомий вислів “політика – концентроване вираження економіки”, хтось помітив, що “екологія – концентроване вираження геополітики” – і це якнайповніше окреслює проблему, що розгля-

дається. З точки зору торговельно-економічних зв'язків Середземноморсько-Чорноморсько-Каспійський регіон – єдиний торговельно-транспортний простір, через який проходять існуючі і прокладаються нові транспортні коридори. З точки зору екології Чорне і Середземне моря складають загальну акваторію – цілісний екологічний простір. При цьому з'єднують згадані акваторії, протоки об'єднують їх у загальну рекреаційну зону – з гострою необхідністю вирішення проблеми екологічної безпеки та захисту від виникнення навігаційних аварій і пригод.

Екологічна обстановка в протоках Босфор і Дарданелли постійно напружена. При встановленій пропускній здатності проток до 75 млн т нафти на рік, яка вже досягнута в 2001 р., стає незрозумілим, яка перспектива транспортування надлишку в 100 тис. млн т на рік, що виникає як різниці між “випускаючим” нафтотерміналом Східного узбережжя Чорного моря і “приймаючими” терміналами Західного узбережжя. Постійне порушення турками Міжнародної Конвенції Монтре від 20 червня 1936 р. і, зокрема, її статей, що зумовлюють право повної свободи проходу через протоки в мирний час комерційних суден удень і вночі незалежно від прапора і вантажу, починаючи з 1994 р., після введення Регламенту судноплавства в протоках, тільки однієї Росії за 10 років завдало збитків до 100 млрд дол. США – у вигляді прямих штрафів клієнтурі за запізнення суден і втраченої вигоди. Можна говорити про політичне підґрунтя дій Туреччини з урахуванням переорієнтації Азербайджану на Росію, ембарго на іракську нафту, падіння завантаження терміналу в порту Джейхан і трубопроводів між Іраком і Туреччиною. Можна взяти до уваги юридичні заперечення проти Туреччини, стверджуючи, що Регламент обмежує законне право судноплавства, нав'язуючи додаткові процедури щодо танкерів. У підсумку, незважаючи на деякі коригування, зроблені під тиском ІМО, можна зробити висновок про порушення Конвенції Монтре. Можна стверджувати, що Туреччина в політичному аспекті діє неправомірно, вирішуючи в односторонньому порядку питання щодо проток і

встановлюючи нові назви – протоку Стамбул і протоку Чанаккале замість протоки Босфор і протоки Дарданелли [118, с. 25].

Як уже зазначалося, можна заперечити і з технічної точки зору, оголосивши необґрунтованими вимоги та проходження суден довжиною понад 200 м лише вдень і тільки в супроводі буксира. Але не можна не взяти до уваги й інше – статистику, яка говорить про те, що за останні 50 років у протоках сталося понад 500 надзвичайних подій, 40 з яких кваліфіковані як серйозні. Не можна проігнорувати і висновки Департаменту з морських питань Туреччини, зроблені влітку 2001 р., де стверджується, що “ризик виникнення в зоні Чорноморських проток техногенних катастроф в 43 рази вищий, ніж стихійних лих. Вибух в Босфорі на танкері, що перевозить нафту або газ, буде аналогічним ядерному”, з урахуванням того, що транспортне навантаження на 325-кілометрову зону, що включає Босфор, Дарданелли та Мармурове море, перебуває на межі.

Враховуючи всю серйозність причин, висунутих Туреччиною в виправдання своїх вимог, а також плановане одностороннє прийняття, за підтримки США, нового Регламенту проходу протоками, в якому передбачаються такі заходи, як: квотування перевезень нафти, розширення номенклатури та підвищення розмірів штрафів, посилення режиму лоцманського проведення, підвищені вимоги до конструкції та навігаційного оснащення суден та ін., будівництво нафтоterminalів і трубопроводів, явно ігнорує цю ситуацію, невиправдано і недалекоглядно. Потрібен продуманий шлях виходу з цієї ситуації. На наш погляд, сьогодні не можна назвати реальним будівництво каналу шириною в 150 м і довжиною в 140 км через європейську частину Туреччини і озеро Сананджа вартістю в 260-280 млн дол. США. Малоімовірним видається також і введення в експлуатацію трубопроводів-тринадцятимільйонників Бургас–Александропулос і Бургас–Вієра [198, с. 245].

Особливої уваги заслуговує тема функціонування й експлуатації нафтопроводу Баку–Джейхан. Найбільший на Середземному і Чорному морях

турецький нафтотермінал Джейхан, пропускною здатністю до 100 млн т, дійсно став привабливим об'єктом для включення його в транспортну мережу, що забезпечувала Європу нафтою. Усього з початку експлуатації трубопроводу з червня 2006 р. по 1 січня 2012 р. нафтопроводом Баку–Тбілісі–Джейхан було прокачано близько 205,452 млн т азербайджанської нафти. У 2012 р. було експортовано близько 3,07 млн т туркменської нафти, що на 37,2% більше показника до 2011 р.

Економічна і екологічна ситуації підказують Україні ту позицію, яку вона повинна зайняти в цих умовах, або, як сказано в одній із публікацій, необхідно “опинитися в потрібний час, в потрібному місці з готовою трубою”.

Будучи членом міжнародної морської організації та членом організації чорноморського економічного співробітництва, Україна могла б зробити реальний крок до врегулювання проблеми турецьких проток за рахунок переорієнтації вантажопотоків нафти на нафто трубопровід Одеса–Броди. Його завантаження дало б можливість не тільки знайти додаткове джерело фінансування для завершення будівництва другої черги морського нафтоперевалочного комплексу “Південний” з виходом на проектну потужність в 40 млн т щорічно, а й дала б вишукати стартові кошти для будівництва на наших заводах 2-3 танкерів для перевезення нафти. Важливим є і екологічний аспект: проблемний у період проектування нафтотермінал у порту Південному при його експлуатації може істотно вплинути на зниження ймовірності аварійних ситуацій із розливами нафти, скорочуючи проходження вантажопотоку нафти через Босфор і Дарданелли, що особливо важливо для величезної і найважливішої для людини рекреаційної зони Чорноморсько-Середземноморського басейну.

Чорноморський регіон, у тому числі Чорноморські протоки, у широкому розумінні являють собою мозаїчну картину і накладають один на одного політичні інтереси у сфері впливу. Регіон має глобальне значення, який постійно справляв і справляє значний вплив на міжнародні події. Болгарія і Румунія є

членами ЄС і НАТО, Україна затиснута між Заходом і Росією. Грузія схиляється до Заходу, але прикриває російське “підчерев’я”. Туреччина коливається між Сходом і Заходом, яка розривається на частини між необхідністю дотримуватися національних інтересів і почуттям національної гордості [170].

Росія іде своїм шляхом. Прибережні Чорноморські держави (Грузія, Болгарія, Румунія, Туреччина та Україна) і деякі інші, які належать до цього регіону, починають усвідомлювати свою регіональну ідентичність, у той час як інші держави і зовнішні сили намагаються зміцнитися на їх полі.

Для Чорноморського регіону здавна було характерним широке розмаїття цивілізацій, культур і релігій. Усю історію регіону, його добробут, процвітання або занепад визначали взаємовідносини між північчю і півднем, заходом і сходом. Імперії і цивілізації – Римська і Візантійська, Російська та Оттоманська – залишили свій слід на берегах Чорного моря.

У нинішній час країни регіону помітно відрізняються одна від одної за рівнем соціально-економічного розвитку і являють собою досить ємний ринок з населенням понад 300 млн осіб, з яких 142,499 млн осіб – росіяни. На другому і третьому місці за цим показником у регіоні розташовуються відповідно Туреччина та Україна – 74,877 і 46,205 млн осіб. Регіон має кваліфіковану робочу силу. Він має також значні запаси природних ресурсів та потужну виробничу базу [123, с. 115].

Перебуваючи в трикутнику між ісламським світом, Росією і Європою, більшість країн Причорномор’я вибирає європейський вектор зовнішньої політики, але не може до кінця позбутися і від своєї традиційної “євразійської” сутності.

Водночас частина світових “гравців”, передусім США, сприймає цей регіон переважно як “стратегічний коридор”, що відкриває шлях до охоплених важкими кризами районів Близького і Середнього Сходу і одночасно своєрідний “цивілізаційний бар’єр” між ісламським і християнським світом.

Європейський Союз, який розширив у Причорномор’ї свої позиції після вступу Румунії та Болгарії, поширив політику “Нового європейського

сусідства” і ініціативу по розширеній Європі не тільки на всі країни Південного Кавказу і Балкан, але й Центральної Азії, чим сприяв активізації їх регіональної політики. Нарешті, Росія і Туреччина, розташовані на берегах Чорного моря, зацікавлені у відновленні своїх, нині значною мірою втрачених, позицій і розвитку всіх напрямів регіонального співробітництва [172, с. 25].

Чим же, в остаточному підсумку, стане Велике Причорномор'я – сферою регіонального співробітництва або ареною протиборства зовнішніх сил? Чия присутність в акваторії Чорноморських проток стане в найближчі десятиліття домінуючим? Відповіді на ці питання поки не знайдені, і ситуацію важко прогнозувати, якщо згадати стрімкий розвиток подій після 1990 р., коли турецький президент Тургут Озал виступив з ініціативою створення “Чорноморської зони процвітання та співпраці” за участю Туреччини, СРСР і його союзників – Болгарії та Румунії. У той час мало хто припускав, що крах комуністичних режимів зробить цю ідею ще більш актуальною, а процеси здобуття незалежності і суверенізації країн Причорномор'я і, особливо, перспектива перетворення Кавказько-Каспійського регіону в потужне джерело видобутку і транспортування енергетичних ресурсів призведуть до його висунення в один із центрів інтересу міжнародного співтовариства. Для того щоб краще зрозуміти комплексність відносин у регіоні, необхідно розглянути геостратегічні інтереси регіональних та позарегіональних акторів та визначити основні напрями їх Чорноморської політики.

Треба сказати, що спроби організувати Чорноморський діалог, тобто співпраця країн регіону між собою та з впливовими глобальними гравцями, робилися достатньо давно.

Однак проблема Чорноморського діалогу саме в тому, що у країн регіону відсутня чітка позиція з цього питання. Є позиції, інтереси і представництва бізнесу, локалізованого в регіоні і який взаємодіє із регіональними зарубіжними партнерами. Є інтереси, міркування, погляди окремих представників вищого державного апарату і великих корпоративних структур. Є

політична риторика. Є компетентні експерти у відповідних державних інституціях та неурядових організаціях, які в змозі обґрунтувати, проаналізувати і спроектувати ситуацію, стратегію, програму, але їх потенціал не затребуваний, оскільки немає системоутворюючого фактора (центру впливу), консолідуючого всі ці різношерсті бачення, інтереси й потенціали, що структуровані й трансформували їх у скоординований і цілеспрямований проектний процес.

У червні 1992 р. була започаткована найбільш значна регіональна ініціатива – створення ЧЕС (Чорноморське Економічне співробітництво, з 1997 р. – Організація ЧЕС).

Але Євросоюз досить довго не виявляв інтересу до співпраці в Чорноморському регіоні. І тільки в листопаді 1997 р. був виданий перший документ – “Заява Єврокомісії з регіонального співробітництва в районі Чорного моря”, де була згадана “Чорноморська синергія” як інструмент для спільного використання програм Євросоюзу (ТАСІС, ФАРЕ, МЕДУ). Уже в той час ЧЕС і ЄС, незважаючи на очевидні відмінності в значущості і структурах організацій, могли б поступово налагодити взаємодію, але, за оцінкою відомого європейського аналітика Майкла Емерсона, “ЧЕС було відмовлено в провідній ролі в регіоні з міркувань політичного характеру”.

У серпні 2002 р. з ініціативи Румунії пройшло засідання політбюро Асоціації Чорноморських регіонів, в якому взяли участь 17 представників, у тому числі від Росії, Туреччини, Румунії. Президентом Чорноморського Євро-регіону був обраний Стеліана Дуцу (Румунія). Було прийнято рішення про щорічне проведення так званого Чорноморського Давосу [155, с. 35].

У серпні 2005 р. Україна і Грузія підписали “Боржомську декларацію”. Це привело в грудні того ж самого року до створення Спільноти демократичного вибору, зусилля якого планувалося спрямувати на подолання будь-якої конфронтації між країнами, порушення прав людини, вирішення “заморожених конфліктів”. Географічні межі цієї ініціативи охопили Грузію, Україну, Литву, Латвію, Естонію, Румунію, Молдову, Словенію та Македонію.

У січні 2006 р. американським Інститутом національних стратегічних досліджень у Бухаресті була проведена презентація стратегічної концепції безпеки – “Євроатлантична стратегія для Чорноморського регіону”. Безпосередньо перед цим, наприкінці 2005 р., були підписані угоди з Румунією і Болгарією про створення на їх Чорноморському узбережжі американських військово-морських баз, як було заявлено “в цілях підтримки комунікацій з військовими угрупованнями в Іраку”. На одній із них – у районі аеродрому поблизу Констанци – розміщена штаб-квартира Східноєвропейської оперативної групи Пентагону.

У 2006 р. Бухарест виступив із черговою ініціативою щодо створення Чорноморського форуму, “... на якому обговорюватимуть питання перетворення Чорноморського регіону в безпечний, благополучний регіон”. Як підкреслив президент Тр. Бесеску під час свого візиту до Москви в травні 2006 р.: “Чорноморський форум задуманий як майданчик для широкого обговорення політичних питань на рівні глав регіону”. У березні 2007 р. в Берліні пройшла міжнародна конференція “Європейський Союз і чорноморське співробітництво”, де обговорювалися проблеми безпеки та економіки, транспорту, торгівлі та інвестицій, локального та транскордонного співробітництва. Йшлося також про формування Причорномор’я як регіону демократії та про дозвіл “заморожених конфліктів”, що гальмують розвиток співпраці. Симптоматично, що в день закінчення конференції Євросоюз виніс на розгляд її учасників план щодо врегулювання конфліктів на території Грузії, розроблений представником ЄС на Південному Кавказі Пітером Семнебі [9, с. 97].

У цьому ж самому, 2007, році Європейська комісія приступила до підготовки та прийняття стратегії щодо регіону Чорного моря – “Синергія Чорного моря” (“Black Sea Synergy”), мета якої полягає в розвитку співробітництва в галузі торгівлі, економіки і безпеки з країнами регіону. Російська сторона не підтримала розроблений Європейською комісією проект “Чорноморська взаємодія”, який був винесений на розгляд саміту ЄС у червні 2007 р.

У зв'язку з прийняттям Румунії та Болгарії до Європейського Союзу, а також з прагненням головної Німеччини зміцнити східний аспект Європейської політики сусідства і створити європейську енергетичну політику були вжиті заходи з прискорення прийняття Енергетичної стратегії. Згідно із стратегією, співробітництво направлено на реалізацію проектів, пов'язаних із транспортуванням природного газу та нафти з Каспійського регіону, ослабленням сепаратистських тенденцій у регіоні, скороченням нелегальної міграції і контрабанди товарів і людей, захистом прав людини та діяльності неурядових організацій, захистом навколишнього середовища, створенням нових транспортних зв'язків, розвитком морської політики та рибальства. Основою "Чорноморської синергії" повинні були стати спільні інтереси всіх партнерів. Ця стратегія передбачала регулярні зустрічі міністрів закордонних справ країн Чорноморського регіону (Румунії, Болгарії, Греції, Росії, Туреччини, України, Грузії, Вірменії, Азербайджану та Молдови) з міністрами ЄС. При цьому Європейський Союз не планував створювати нові інститути – було прийнято рішення розвивати відносини на існуючих вже каналах співробітництва, в тому числі використовуючи Організацію чорноморського економічного співробітництва (що, як передбачалося, буде сприяти активізації діяльності ОЧЕС) [25, с. 85].

Надалі в регіоні були засновані дві ініціативи, спрямовані саме на кооперацію у сфері безпеки: Чорноморська військово-морська група оперативної взаємодії "Блексіфор" (BLACKSEAFOR) і "Чорноморська гармонія".

"Блексіфор" – співпраця, ініційована Туреччиною в квітні 2001 р. Філософія цієї ініціативи – зміцнення миру і стабільності в Чорноморському регіоні, розвиток співробітництва між державами регіону, підвищення рівня співпраці та взаємодії їх військово-морських сил. У числі завдань групи – пошуково-рятувальні та гуманітарні операції, протимінні заходи, діяльність щодо захисту навколишнього середовища, візити доброї волі, інші заходи, погоджені з країнами, які беруть участь у "Блексіфор". Учасниками партнерства є Болгарія, Грузія, Росія, Румунія, Туреччина та Україна.

“Чорноморська гармонія” – турецька ініціатива від 2004 р., до участі в якій запрошені всі Чорноморські держави, але поки приєдналися лише Росія, Україна і Румунія.

Україна проявила інтерес до означеної ініціативи в березні 2005 р. І в січні 2007 р. між Міністерством оборони України та Генеральним Штабом Туреччини було підписано Протокол “Про співпрацю в питаннях обміну інформацією в рамках операції “Чорноморська гармонія”.

Румунія також заявила про готовність до співпраці в рамках “Чорноморської гармонії” в травні 2006 р., 31 травня 2009 р. завершилися процедури приєднання до неї.

Багатостороннє співробітництво в Чорноморському регіоні проходить у рамках восьми організаційних структур різного формату. Одній із них, Організації чорноморського економічного співробітництва, ОЧЕС (Organization of Black Sea Economic Cooperation – BSEC) – міжурядовій регіональній економічній організації, що об’єднує держави Причорномор’я і Південних Балкан, 25 червня виповнюється 21 рік з моменту створення. До складу ОЧЕС сьогодні входять Азербайджан, Албанія, Вірменія, Болгарія, Греція, Грузія, Молдова, Росія, Румунія, Сербія, Туреччина, Україна і Чорногорія.

Румунія – один із найактивніших регіональних акторів. Регіональний аспект політики Румунії орієнтований на пошук зовнішньополітичної стратегії, що сприяє зміцненню її позицій в НАТО, ЄС та регіоні. Ні стан економіки, ні рівень демократії не дають підстав Румунії розраховувати на швидку інтеграцію в західний світ. Тому виключно румунською ініціативою був Чорноморський Форум партнерства та діалогу (2006 р.) [171, с. 235].

У свій час Румунія активно підтримала створення регіональної організації “За демократію та економічний розвиток – ГУАМ”.

У регіоні Румунія веде наполегливу і наступальну зовнішню політику з відстоювання своїх політичних, економічних і територіальних інтересів. Водночас слід враховувати, що сьогодні в Чорноморському регіоні формується

нова система стратегічного партнерства між країнами, в основі якої – все те ж питання доступу до ресурсів. Наприкінці 2009 р. відбулися події, які свідчать про те, що на роль одного з лідерів в Чорноморському регіоні все більш активно почала претендувати Румунія. У вересні відбувся візит до Бухареста Президента Азербайджану Ільхама Алієва, підсумком якої стало підписання “Спільної декларації про згоду на встановлення стратегічного партнерства” між двома країнами.

Слідом за Ільхамом Алієвим у Бухарест прибув і Президент Польщі Лех Качинський, який також підписав з Румунією угоду про стратегічне партнерство. Варто нагадати, що Азербайджан, і Польща є давніми союзниками України. Азербайджан є партнером по об’єднанню ГУАМ, а Польща – стратегічним партнером Києва. Причому в обох випадках під час візитів йшлося про проект Nabucco, який, як відомо, розглядається як альтернативний російському джерело поставок газу з Каспію до Європи. Не менш успішно розвиваються і відносини Румунії з іншим союзником України по ГУАМ – Грузією. Румунія і Грузія мають намір реалізувати проект “Білий потік-2”, який передбачає, що Румунія буде брати участь у транспортуванні природного скрапленого газу з Азербайджану в румунський порт Констанца, звідки він буде розподілятися між європейськими країнами. Крім того, Росія відкрито запропонувала Румунії приєднатися до проекту “Південний потік”.

Болгарія, як і Румунія, будучи членом ЄС і НАТО, проводить власну регіональну політику. Досить пасивну позицію Болгарії в регіоні частково можна пояснити прагненням зберегти гарні відносини з Росією, особливо враховуючи останні двосторонні домовленості з приводу проходження територією Болгарії газопроводу “Південний потік”. Важливу роль у регіональній політиці Болгарії відіграє також наявність у державі значної турецької діаспори [4, с. 154].

Які перспективи Чорноморського діалогу?

За останнє десятиліття регіон Чорного моря став свідком безлічі спроб розвинути регіональну співпрацю. На заваді цьому процесу постала низка

факторів, таких як низька зацікавленість країн Чорного моря в регіональних справах, складні відносини між деякими з них.

У результаті аналізу різних ініціатив, спрямованих на розвиток Чорноморського діалогу, виникає взагалі сумнів, що ефективне регіональне співробітництво в регіоні можливо.

Головне ж те, що стрижень, який, по ідеї, був покликаний скріпити єдність країн Чорноморсько-Каспійського регіону – створення нового маршруту транзиту каспійських енергоносіїв до Європи – так і залишився в стадії проекту. Нафтопровід Одеса–Броди не став, як планувалося, основним маршрутом постачання каспійської нафти в Європу.

Об'єктивності заради слід зазначити, що розширення практичних форм взаємодії гальмується наявністю протиріч і конфліктів у Великому Чорноморському регіоні, що стало особливо очевидним після серпневого збройного конфлікту 2008 р. Позначається також недостатнє залучення в цей процес приватного бізнесу, громадянського суспільства і недостатній історичний досвід взаємного співробітництва. Важливу роль у просуванні програми Чорноморського діалогу і остаточне подолання розділових ліній могло б зіграти посилення стратегічного співробітництва між ОЧЕС і Євросоюзом.

Однак прибережні Чорноморські країни продовжують діяти, виходячи з власних інтересів, між ними відсутній консенсус щодо способів вирішення завдань економічного розвитку і спільної безпеки. Напружені відносини між державами регіону, суперечливі устремління і різні погляди на заходи з гарантування безпеки не дають їм можливості знаходити взаємоприйнятні шляхи розв'язання їх спільних проблем. Слід зазначити, що на шляху створення і втілення в життя Програми Чорноморського діалогу існує три головних перешкоди.

Перша перешкода – в самому регіоні, в його ментальній суперечливості. Протягом більшої частини ХХ ст. регіон був відрізаний від магістральних шляхів європейського розвитку. Крім того, ці держави не мали можливості

виробити почуття єдиної регіональної спільності. Вони живуть в обстановці “заморожених” конфліктів, що стримує розвиток внутрішньополітичних реформ, поглинає енергію і ресурси, які могли б бути спрямовані на більш продуктивні цілі. У цій обстановці вони не можуть вирішити найбільш гостру проблему регіону – це транспортування через акваторію Чорного моря і прибережні держави енергоресурсів Каспійського басейну. Відсутність чітких міжнародних домовленостей, неузгодженість позицій країн-експортерів (Росія, Азербайджан, Казахстан, Туркменія), поряд із спробами кожного з них монополізувати європейські ринки збуту, породжує в регіоні нездорову конкуренцію і веде до пошуку країнами Євросоюзу нових джерел енергоресурсів і альтернативних шляхів їх транспортування.

Другою перешкодою є слабкість Заходу і його небажання прийняти держави цього регіону у своє коло. На жаль, їх прагнення до зближення і зміцненню зв'язків з Європою, особливо з Європейським Союзом, не знаходить необхідного відгуку в Старому Світі, ставлення якого до них двояке. В ЄС мають сумніви щодо “європейськості” держав Причорномор'я і не надто довіряють проведеним там реформам, хоча історично ці країни багато в чому зобов'язані розвитку і становленню того, що ми сьогодні називаємо європейською цивілізацією.

Третьою перешкодою є Росія. Поворот Москви назад до авторитаризму, супроводжуваний зміцненням енергетичної монополії, робить її менш зручним співрозмовником у розвитку Чорноморського діалогу.

Тому реалізація повноцінного Чорноморського діалогу вимагає не лише активної позиції, політичної (геополітичної) волі держав, міжнародних організацій, насамперед ЄС і НАТО, а й професійних, скоординованих дій спецслужб, дипломатії, аналітичних центрів, державних чиновників, політиків, а також концептуальної спільності, єдності поглядів на ситуацію в регіоні.

Також для розширення Чорноморського діалогу мають максимально ефективно використовуватися існуючі регіональні структури. Головна з них – Організація чорноморського економічного співробітництва (ОЧЕС), яка

багато в чому схожа з ОБСЄ, хоча її увага в основному зосереджена на багатосторонньому регіональному економічному співробітництві.

Водночас ОЧЕС, звичайно, не є і не може стати засобом вирішення проблем безпеки в регіоні (це завдання, цілком імовірно, буде покладено на НАТО і певною мірою на ЄС) та забезпечити політичні й економічні стимули для реформ і перетворень (останні мають бути наслідком глибокої інтеграції з Євросоюзом).

Однак ОЧЕС може створити простір для співпраці та забезпечити необхідні кошти в тому, що стосується “м’яких загроз”. У рамках цієї організації можуть бути сформовані ефективні механізми і платформи для регіонального співробітництва в зонах енергетичної та транспортної інфраструктури, в питаннях, що стосуються науки і технології, довкілля і сталого розвитку.

На закінчення можна сказати, що для ефективного розвитку Чорноморського діалогу необхідні:

- координація діяльності вже існуючих регіональних ініціатив, інститутів і механізмів;
- конкретність і прагматизм: список пріоритетних проектів та ініціатив не повинен бути дуже довгим, він має складатися із здійснених у середньостроковій перспективі проектів;
- гнучкість: адекватно реагувати на виникаючі проблеми;
- злагодженість: учасники Чорноморського діалогу повинні працювати з широкого кола питань як локального, так і глобального значення – розширення НАТО і ЄС, політика добросусідства, енергетична безпека і т.д.;
- транспарентність: чорноморська співпраця, чорноморський діалог мають бути прозорими, зрозумілими для всіх учасників і партнерів.

Висновки до розділу 3

1. У науковій доктрині та практиці аналізувалась можливість застосування різних підходів для визначення статусу Азовського моря та відпо-

відно Керченської протоки після розпаду СРСР. Різних позицій у зазначеному питанні дотримувались Україна та Російська Федерація. Початкова позиція України в Азовсько-Керченському питанні зводилась до надання Азовському морю статусу територіального моря і для України, і для Росії з чітким його розмежуванням і визначенням виключних економічних зон. Окремо мав вирішуватися статус Керченської протоки.

Російська ж сторона наполягала на закріпленні за акваторією Азовського моря та Керченської протоки статусу внутрішніх вод Росії та України без їх розмежування і встановлення спеціальних позначень кордону; на нерозривності правового режиму Азовського моря та Керченської протоки; на спільному користуванні мінеральними та біологічними ресурсами моря.

2. У 1998 р. обидві держави визнали за Азовським морем статус історичних внутрішніх вод Росії та України, що не зменшило протиріччя між двома державами в питанні розподілу між ними акваторій та просторів Азовського моря і Керченської протоки. Ці протиріччя особливо загострилися на тлі ситуації довкола будівництва російською стороною дамби від свого берега на Кубані в сторону українського острова Коса Тузла (або острів Тузла) в Керченській протоці восени 2003 р. Таким чином, між двома державами сформувалися спірні міжнародні відносини у питанні визначення статусу Азовського моря і Керченської протоки та розмежування їх просторів.

Позиція російської сторони за останній час суттєво не змінилась, у той час як українська сторона зайняла таку позицію: розмежування державним кордоном між Україною та Росією спірних акваторій в Азовському морі на основі адміністративного кордону між УРСР і РРФСР у складі колишнього СРСР. Поділ акваторії в Керченській протоці і встановлення лінії державного кордону між Україною і Росією має відбуватися по серединній лінії з урахуванням лінії адміністративного кордону колишнього СРСР; встановлення в протоці права мирного проходу для суден усіх прапорів у мирний час з обов'язковим лоцманським проведенням у протоці із-за складних наві-

гаційних умов для суден неприбережних держав; встановлення різного режиму військового мореплавання для військових кораблів прибережних і третіх держав з тим, щоб військові кораблі прибережних держав мали право вільного проходу через протоку, а прохід інших військових кораблів був у принципі заборонений з деякими винятками за погодженням з прибережними державами.

3. Вирішуючи означене спірне питання, сторонам вдалося укласти Договір про співробітництво у використанні Азовського моря і Керченської протоки від 24 грудня 2003 р., згідно з яким Азовське море і Керченська протока історично є внутрішніми водами України і Росії; Азовське море розмежовується лінією державного кордону відповідно до угоди між ними. Врегулювання питань, що стосуються акваторії Керченської протоки, здійснюється за угодою між сторонами. Торговельні судна та військові кораблі, а також інші державні судна під прапором України або Російської Федерації, що експлуатуються в некомерційних цілях, користуються в Азовському морі та Керченській протоці свободою судноплавства. Разом з тим залишилися невирішеними питання про розмежування Азовського моря та Керченської протоки, про вибір методів делімітації, завуальованість щодо острова Тузла. В цьому напрямі сторони продовжили переговорний процес.

Росія не заперечувала, що в даний момент Україна здійснює юрисдикцію над островом Тузла, але вважала його правовий статус невизначеним та виходила з того, що Керченська протока має бути в спільному використанні. Росія також не сприймала тезу про необхідність визнання адміністративного кордону між колишніми УРСР та РРФСР у Керченській протоці.

Станом на січень 2009 р. сторонам вдалось лише погодити проходження серединної лінії в Азовському морі. Пошук компромісів у питанні делімітації Керченської протоки не змінив станом на серпень 2010 р. принципів засад, з яких виходили дві сторони, але при цьому Україна заявила про готовність шукати компроміси у господарських питаннях.

Таким чином, Росії та Україні вдалося відвернути ескалацію у двосторонніх відносинах у спорі про делімітацію Азовсько-Керченської акваторії, в тому числі у дотичному питанні щодо належності острова Коса Тузла, і перевести цей спір у русло переговорів, тобто вирішувати його мирними засобами згідно з міжнародним правом.

4. З точки зору потенційних спорів та перспектив їх розвитку в Азово-Чорноморському басейні, які: по-перше, перебувають 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'єкта спору, то до таких можна віднести використання Чорноморських проток Туреччиною та іншими державами без чіткого дотримання встановленого конвенційного режиму проток; деякі проблеми базування та перебування Чорноморського флоту Росії в Україні; розмежування морських просторів між Росією та Грузією в Чорному морі; використання суднового ходу Дунай–Чорне море через гирло Бистре; екологічні та природоохоронні проблеми регіону.

Використання Чорноморських проток Босфор і Дарданелли Туреччиною та іншими державами врегульовано міжнародно-правовими нормами, насамперед підписаною в Монтре Конвенцією про режим Чорноморських проток від 20 липня 1936 р., та де-факто внутрішнім законодавством Туреччини, яка вводить нові правила користування протоками, які не завжди відповідають Конвенції 1936 р.

Вказана проблема ще не є міжнародним 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 (насамперед екологічної) судноплавства в протоках, у 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 відповідно до положень Конвенції 1936 р. Вихід із цієї ситуації можливий як шляхом вчинення Туреччиною збалансованих односторонніх дій (наприклад прийняття відповідного внутрішнього законодавства у межах конвенційних норм міжнародного права), так і шляхом застосування мирних засобів вирішення спорів, наприклад: по-перше, інституційних механізмів – шляхом прийняття відповідних рішень Міжнародної морської організації; або, по-друге, договірним шляхом через удосконалення самої Конвенції 1936 р. та приведення її у відповідність із реаліями сьогодення, тобто її перегляду.

ВИСНОВКИ

У **Висновках** містяться наступні теоретичні і практичні узагальнення результатів проведеного дослідження та нові підходи до вирішення завдань пов'язаних з міжнародно-правовим регулюванням та використанням Чорноморських проток:

1. Сформульовано авторську концепцію, що під категорією Чорноморські протоки слід розуміти не тільки протоки Босфор, Дарданелли та з'єднуюче їх Мармурове море, а також до Чорноморських проток відносити слід і Керченську протоку як таку, що використовується для міжнародного судноплавства і відносити її до міжнародних проток під якими розуміють світові водні шляхи, єдино можливі або економічно виправдані найкоротші шляхи, відкриті на недискримінаційній основі для безперешкодного проходу всіх суден, що з'єднують частини відкритого моря (виключної економічної зони) або відкрите море (виключну економічну зону) з територіальним морем, безпечні в навігаційному відношенні і які протягом тривалого історичного періоду використовуються для міжнародного судноплавства, а плавання в них підтверджується зазвичай правовою практикою, міжнародним звичаєм.

2. Встановлено, що міжнародні договори, такі як Конвенція про режим чорноморських проток від 20 липня 1936 року та Конвенції ООН з морського права 1982 р., які регулюють правовий режим судноплавства в Чорноморських протоках, продовжують в даний час залишатися чинними правовими документами. У той же час, сучасні потреби розвитку міжнародного судноплавства, роблять актуальним подальше удосконалення цих міжнародних договорів. Заповнюючи прогалини міжнародно-правового регулювання держави, які межують з протоками, насамперед Туреччина, застосовують спроби посилення внутрішньодержавного правового регулювання судноплавства в цих протоках, що загрожує безперешкодному проходу через міжнародні протоки. Вирішуючи дану проблему, важливо залучати механізми

ІМО, прийняття узгоджених рішень державами чорноморського регіону, що не суперечать загально визнаним принципам і нормам міжнародного права. На внутрішньодержавному рівні держави повинні забезпечити сумлінне дотримання взятих на себе міжнародних зобов'язань.

3. З'ясовано, що Конвенція Монтре 1936 р. в даний час залишається основним міжнародно-правовим актом, який регулює режим Чорноморських проток. Разом з тим, у зв'язку з якісними науково-технічними і макроекономічними змінами, які відбулися після прийняття Конвенції 1936 р., багато положень даної угоди необхідно привести у відповідність з реаліями сьогодення, згідно з процедурою, встановленою даною Конвенцією, з урахуванням інтересів усіх прибережних держав та за згодою з Міжнародною морською організацією.

Будь-які односторонні дії Туреччини щодо обмеження судноплавства в протоках слід кваліфікувати як спроби заміни міжнародного режиму важливого міжнародного водного шляху на національний, що, безумовно, суперечить загально визнаним принципам і нормам міжнародного права.

4. В умовах зміненої геополітичної і економічної ситуації, появи нових морських кордонів і загострення конкуренції між країнами за право використання океанічних ресурсів і просторів, а також масштабність, складність і важливість для України проблем, пов'язаних з діяльністю в Азово-Чорноморському басейні, вимагають для їх вирішення програмно-цільового підходу. Відомчий підхід до освоєння морських просторів і ресурсів, який характерний для морської діяльності України на сучасному етапі, загрожує її національним інтересам і неминуче веде до суперечностей і конфліктів між сусідніми державами і в першу чергу з Росією.

Виходячи з геополітичного положення України і її потенціалу, вона є важливим стратегічним партнером для європейських держав і, враховуючи це, повинна прагнути до створення багатосторонньої системи міжнародного співробітництва. Однією з форм такої співпраці є участь в діяльності міжна-

родних організацій у галузі розробки морських ресурсів, розвитку науки і технологій, удосконалення міжнародного морського права, захисту навколишнього середовища і т.п. Тільки активна участь та підвищення ролі України в структурах Чорноморського економічного співробітництва, ГУАМ, Балто-Чорноморського союзу, а також в інших міжнародних морських організаціях під егідою ООН, ІМО дозволить забезпечити необхідне врахування її інтересів при розробці перспективних норм міжнародного морського права, прискорить процес інтеграції економіки України в світову економічну систему і сприятиме зміцненню загальноєвропейської та регіональної системи безпеки.

5. Обґрунтовано, що початковим етапом підходу є прийняття спеціального Закону “Про морську політику України”, який би зайняв місце системоутворюючого в морському законодавстві України, став основним його компонентом та створив надійну правову базу для захисту інтересів України як морської держави.

6. Обґрунтовано, що однією з передумов ефективної реалізації державної морської політики є юридично оформлені морські кордони, розв’язання проблем, пов’язаних з правовим статусом і регламентацією використання морських просторів Азово-Чорноморського басейну, а також забезпечення свободи судноплавства по міжнародних морських шляхах.

Вбачається розмежування державного кордону між Україною та Росією, спірних акваторій в Азовському морі на основі адміністративного кордону між УРСР і РРФСР у складі колишнього СРСР. Поділ акваторії в Керченській протоці і встановлення лінії державного кордону між Україною і Росією має відбуватись по серединній лінії з врахуванням лінії адміністративного кордону колишнього СРСР; встановлення в протоці права мирного проходу для суден всіх прапорів у мирний час, з обов’язковою лоцманською проводкою в протоці через складні навігаційні умови для суден неприбережних держав; встановлення різного режиму військового мореплавання для військових кораблів прибережних і третіх держав з тим, щоб військові кораблі

прибережних держав мали право вільного проходу через протоку, а прохід інших військових кораблів був в принципі заборонений з деякими виключеннями за погодженням з прибережними державами.

7. Обґрунтовано необхідність чіткого юридичного закріплення за Азовським морем статусу внутрішніх вод, що належать двом державам, та визначення меж державного суверенітету України та Російської Федерації в Азовському морі. Запропоновано провести делімітацію вод відповідно до прийнятого у міжнародному морському праві порядку, а саме – по поверхні води, що в майбутньому спростить процедуру використання просторів Азовського моря.

8. Доведено необхідність віднесення Азовського моря та Керченської протоки до категорії природного ресурсу, що розділяється двома державами. Доцільність запропонованої концепції визначається змістом відповідних прав та обов'язків України і Росії, що впливають з неї. Одним із завдань такого співробітництва є запобігання заподіяння збитків законним інтересам іншій стороні, що вирішується шляхом вжиття погоджених запобіжних заходів та попередження про застосування санкцій.

9. Встановлено, що безпека судноплавства, запобігання забрудненню та збереження морського середовища в Чорноморських протоках забезпечуються комплексом міжнародно-правових заходів, що носять як загальний характер і відносяться до всіх морських просторів, так і спеціальний, що стосуються проток, що знайшли відображення в міжнародних документах, спрямованих на регулювання в них судноплавства. У положеннях Частини III Конвенції ООН з морського права 1982 р. вирішується проблема судноплавства в протоках, які використовуються для міжнародного судноплавства і знайдений компроміс між інтересами міжнародного судноплавства та інтересами держав, що межують із протоками, в галузі забезпечення їх безпеки, захисту і збереження морського середовища від забруднення.

10. Доведено, що, незважаючи на наявний позитивний досвід співпраці прибережних держав у відповідності з положеннями частини IX Конвенції

1982 р., в ході дослідження виявлені деякі проблемні моменти в питаннях вивчення, збереження і експлуатації ресурсів та навколишнього середовища Азово-Чорноморського басейну.

Також в ході дослідження виявлено, що діючі регіональні угоди з охорони навколишнього середовища Азово-Чорноморського басейну так і не стали ефективними міжнародно-правовими інструментами в області охорони морського середовища. Пропонується конкретизувати і деталізувати дані угоди в частині запровадження механізму контролю над їх виконанням, а також можливості застосування санкцій за порушення досягнутих домовленостей.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Актуальные правовые проблемы использования Мирового океана : сб. науч. тр. – М. : Транспорт, 1986. – 144 с.
2. Андресюк Б. Доповідь / Б. Андресюк, д-р політ. наук, перш. заст. Голови комітету Верхов. Ради України // Матеріали конф. з питань нац. безпеки і оборони, Вілтон Парк, Лондон, 2–3 лют. 2003 р.) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ieac.org.ua/index.php>
3. Анцелевич Г. А. Актуальные проблемы международного права : учеб. пособие / Г. А. Анцелевич, А. А. Покрещук. – К. : УАЗТ, 2006. – 280 с.
4. Анцелевич Г. А. Актуальные проблемы современного международного морского права : учеб. пособие / Г. А. Анцелевич. – К. : УАЗТ, 2006. – 351 с.
5. Анцелевич Г. А. История развития международного морского права : монография / Герольд Александрович Анцелевич. – К. : Внешн. торговля, 2008. – 346 с.
6. Анцелевич Г. А. Международное морское право : учеб. пособие / Г. А. Анцелевич. – К. : Слово, 2003. – 387 с.
7. Анцелевич Г. А. Мировой океан (международно-правовые аспекты) : монография / Г. А. Анцелевич. – К. : Зовн. торгівля, 2008. – 318 с.
8. Анцелевич Г. А. От морского права – к морской политике Украины / Г. А. Анцелевич // Судоходство. – 1996. – № 1. – С. 25–26.
9. Анцелевич Г. О. Міжнародне публічне право : підручник / Г. О. Анцелевич, О. О. Покрещук ; за ред. Г. О. Анцелевича. – К. : Алерта, 2005. – 424 с.
10. Базилевич К. В. О Черноморских проливах (с истории вопроса) / К. В. Базилевич. – М. : [б. и.], 1946.
11. Бараболя П. Д. Проблема международных проливов на Третьей Конференции ООН по морскому праву / П. Д. Бараболя // Морск. сб. – 1977. – № 8.

12. Белова О. І. Деякі аспекти міжнародно-правової сутності морської політики України (цілі, принципи, задачі та пріоритетні напрями реалізації) / О. І. Белова // Підприємництво, господарство і право : наук.-практ. журн. – 2007. – № 3 (135). – С. 145–148.

13. Белова О. І. Забезпечення національної безпеки України з позицій міжнародного морського права / О. І. Белова // Зовнішня торгівля: право та економіка : наук. журн. – 2007. – № 4 (33). – С. 156.

14. Белова О. І. Міжнародно-правові проблеми морської політики України в Азово-Чорноморському басейні / О. І. Белова // Зовнішня торгівля: право та економіка : наук. журн. – 2006. – № 1 (24). – С. 47–52.

15. Белова О. І. Міжнародно-правові проблеми реалізації морської політики України в північно-західному районі Чорного моря / О. І. Белова // Зовнішня торгівля: право та економіка : наук. журн. – 2007. – № 1 (30). – С. 92–97.

16. Белова О. І. Проблеми гармонізації українського законодавства в сфері міжнародно-правової безпеки на морі / О. І. Белова // Новітні тенденції і стратегії розвитку міжнародної торгівлі: фінансово-економічний та правовий аспекти : зб. матеріалів X міжнар. наук.-практ. конф., Київ, 30 трав. 2007 р. – К. : УАЗТ, 2007. – С. 307–309.

17. Бистрова А. Р. Керченська протока: проблеми не тільки екологічні, а й міжнародно-правові / А. Р. Бистрова // Зовнішня торгівля: право та економіка : наук. журн. – 2008. – № 1 (36). – С. 119–122.

18. Бистрова А. Р. Проблематичність питань, пов'язаних із делімітацією та демаркацією кордонів в Азовському морі / А. Р. Бистрова // Зовнішня торгівля: право та економіка : наук. журн. – 2008. – № 2 (37). – С. 107–109.

19. Білан І. Питання кордонів залишається відкритим [Електронний ресурс] / І. Білан. – Режим доступу : http://upp.org.ua/print_analytic_664.html

20. Білорус І. О. Сучасне міжнародне морське право і морське право України / І. О. Білорус. – К. : УАЗТ, 2003. – 116 с.

21. Блажиевська М. В. Імплементация норм морського права щодо мореплавства / М. В. Блажиевська // Актуальні проблеми міжнародних відносин : зб. наук. пр. – К. : Київ. ун-т ім. Тараса Шевченка ; Ін-т міжнар. відносин, 2003. – Вип. 42. – Ч. 1. – С. 126.

22. Блажиевська М. В. Теоретичні та практичні аспекти визначення правового статусу та режиму Азовського моря та Керченської протоки / М. В. Блажиевська // Укр. часоп. міжнар. права. – 2004. – № 1. – С. 50–62.

23. Богдан О. В. Баластні води: актуальні проблеми захисту від забруднення морського середовища / О. В. Богдан // Морское право: актуальные вопросы теории и практики. – 2005. – Вып. 2. – С. 85–90.

24. Богдан О. В. Становлення статусу та правового режиму Азовського моря / О. В. Богдан // Укр. часоп. міжнар. права. – 2004. – № 1. – С. 46–49.

25. Бордунов В. Д. Правовой режим международного воздушного пространства / В. Д. Бордунов, М. Н. Копылов // Вопр. междунар. морск. и воздушн. права. – М. : ИГПАН, 1979. – С. 127–129.

26. Бордунов В. Д. Правовой режим Черноморских проливов // Курс международного права : в 7 т. / В. Д. Бордунов ; под ред. В. Н. Кудрявцева, В. С. Верещетина, Г. Н. Тункина и др. – М. : Наука, 1992. – Т. 5.

27. Бурджанадзе Н. А. Правовые вопросы защиты морской среды : Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. и Бухарестская конвенция о защите Черного моря 1992 г. / Н. А. Бурджанадзе // Ежегодник морского права. 1992–1995. – М. : [б. и.], 1997. – Ч. 3. – С. 14.

28. Буткевич В. Г. Міжнародне право. Основи теорії : підручник / В. Г. Буткевич, В. В. Мицик, О. В. Задорожний ; за ред. В. Г. Буткевича. – К. : Либідь, 2002. – С. 444.

29. В 2010 году планируют завершить оформление украинско-российской границы [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://delo.ua/news/97995/>

30. В Киеве пройдут украинско-российские консультации по разграничению морей // По материалам УНИАН, РИА Новости [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.news.bigmir.net/ukraine/03493/>

31. Василенко В. А. Международное морское право : учеб. пособие / В. А. Василенко, А. Ф. Высоцкий, Д. Э. Рыбальчик. – К. : УМК ВО, 1988. – С. 14.

32. Венская конвенция о праве международных договоров : комментарий / сост. и авт. комментариев А. Н. Талалаев. – М. : Юрид. лит., 1997. – 336 с.

33. Власенко В. Знову про наболіле / В. Власенко // Уряд. кур'єр. – 1998. – 26 трав.

34. Выжutowич В. Над Таманью – Туман. Проблема раздела Азовского моря и Керченского пролива сильно “заилилась” / В. Выжutowич // Рос. газета. – 2003. – 24 окт.

35. Высоцкий А. Ф. Делить все-таки нужно / А. Ф. Высоцкий // Зеркало недели. – 1998. – № 37 (206).

36. Высоцкий А. Ф. Черноморско-Азовский бассейн (правовые вопросы использования пространств и ресурсов) / А. Ф. Высоцкий, В. П. Цемко ; АН УССР ; Ин-т государства и права ; отв. ред. Ю. С. Шемшученко. – К. : Наук. думка, 1991. – С. 252.

37. Гаркуша А. Транзитний міст України має бути надійним / А. Гаркуша // Уряд. кур'єр. – 2002. – 28 лют.

38. Гландин С. В. Международно-правовые аспекты договорного раздела дна Азовского моря [Электронный ресурс] / С. В. Гландин // Морское право : интернет-журн. – 2007. – № 1 – январь, февраль, март. – Режим доступа : <http://www.sea-law.ru>

39. Горяинов С. Босфор и Дарданеллы / С. Горяинов. – СПб. : [б. и.], 1907.
40. Граница после бури [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.rosbalt.ru/2007/11/19/432620.html>
41. Гуцуляк В. Н. Актуальные проблемы современного международного морского права и тенденции его развития / В. Н. Гуцуляк // Государство и право на рубеже веков : материалы Всерос. конф. – М. : Изд-во ИГиП РАН, 2000. – С. 73–79.
42. Гуцуляк В. Н. Современный правовой режим Черноморских проливов и факторы, определяющие тенденции его развития / В. Н. Гуцуляк // Материалы науч. конф. НГМА. – Новороссийск : РИО НГМА, 1997.
43. Гуцуляк В. Н. Черноморские проливы: только жесткая позиция России может изменить ситуацию / В. Н. Гуцуляк // Морской флот. – 1997. – № 7.
44. Действующее международное право : сб. док. : в 3 т. / сост. : Ю. М. Калосов, Э. С. Жривчикова. – М. : [б. и.], 1997. – Т. 3. – С. 493–501.
45. Декларація про державний суверенітет України від 16 лип. 1990 р. № XII // Відом. Верхов. Ради УРСР. – 1990. – № 31. – С. 429.
46. Демиденко В. В. Міжнародно-правова основа національного морського права України (теоретичні аспекти) / В. В. Демиденко. – Одеса : АО БАХВА, 1995. – 101 с.
47. Депоров Ю. Разграничение морских пространств между государствами – актуальная проблема международного права / Ю. Депоров // Сов. государство и право. – 1986. – № 7. – С. 105–112.
48. Дзагуто В. Запад не хочет вмешиваться в конфликт / В. Дзагуто // Время новостей. – 2003. – 24 окт.
49. Дипломатический словарь : в 2 т. / А. Я. Вышинский, С. А. Лозовский и др. – М. : Гос. изд-во полит. лит., 1948.

50. Дмитриченко І. В. Розмежування морських просторів між прибережними державами у міжнародному морському праві: теорія і практика : дис. ... канд. юрид. наук / Дмитриченко І. В. – К., 2003. – С. 59–60.

51. Дмитрієв А. І. Інститут постійного нейтралітету в міжнародному праві : монографія / Анатолій Іванович Дмитрієв. – К. : ТОВ “Юрид. думка”, 2005. – 312 с.

52. Договір між Україною і Російською Федерацією про співробітництво у використанні Азовського моря і Керченської протоки від 24 груд. 2003 р. // Офіц. вісн. України. – 2004. – № 22. – Ст. 1539.

53. Договір між Україною і Російською Федерацією про співробітництво у використанні Азовського моря і Керченської протоки від 24 груд. 2003 р. // Уряд. кур’єр. – 2003. – 26 груд.

54. Договір між Україною і Російською Федерацією про українсько-російський кордон від 28 січ. 2003 р. // Верховна Рада України: Законодавство України : міжнар. док. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.rada.gov.ua/laws/pravo/new/>

55. Договір між Україною та Румунією про режим українсько-румунського державного кордону, співробітництво та взаємну допомогу з прикордонних питань від 17 черв. 2003 р. / Верховна Рада України : Законодавство України : міжнар. док. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.rada.gov.ua/laws/pravo/new/>

56. Договір про відносини добросусідства і співробітництва між Україною та Румунією та Додаткова угода до нього у формі обміну листами Міністра закордонних справ України та Міністра закордонних справ Румунії від 2 черв. 1997 р. // Верховна Рада України: Законодавство України : міжнар. док. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.rada.gov.ua/laws/pravo/new/>

57. Договір про дружбу, співробітництво і партнерство між Україною і Російською Федерацією від 31 трав. 1997 р. // Офіц. вісн. України. – 1999. – № 20. – Ст. 931.

58. Договор между Россией и Украиной о сотрудничестве в использовании Азовского моря. – Сообщение пресс-службы МИД РФ, 29 дек. 2003 г.

59. Дранов Б. А. Черноморские проливы: международно-правовой режим / Б. А. Дранов. – М. : Юрид. изд-во М-ва юстиции СССР, 1948. – 238 с.

60. Збірник регіональних угод і законодавчих актів закордонних держав із питань мореплавства. – 1970. – Т. IV. – С. 65, 234.

61. История СССР с древнейших времен до наших дней. – Т. V. – М. : [б. и.], 1968. – С. 219.

62. Іванащенко Л. А. Міжнародне морське право / Л. А. Іванащенко. – Б. м. : ВМФ, 1961. – С. 40.

63. Карамушка В. Стратегічне планування для відновлення та захисту Чорного моря / В. Карамушка // Жива Україна. – 2007. – № 1–2. – С. 8–10.

64. Ковалев А. А. Современное международное морское право и практика его применения / А. А. Ковалев. – М. : Науч. кн., 2003. – 416 с.

65. Колодкин А. Л. Международное морское право / А. Л. Колодкин // Международное право ; отв. ред. : В. И. Кузнецов, Б. Р. Тузмухамедов. – М. : Норма, 2007.

66. Колодкин А. Л. Международное морское право / А. Л. Колодкин, В. Д. Бордунов, В. С. Верещетин и др. ; отв. ред. В. С. Верещетин // Курс международного права : в 7 т. Отрасли международного права. – М. : Наука, 1992. – Т. 5.

67. Колодкин А. Л. Международное морское право // Международное право : учеб. пособие / А. Л. Колодкин ; ред. кол. : В. И. Кузнецов, С. А. Егоров, С. В. Черниченко. – М. : [б. и.], 2001.

68. Колодкин А. Л. Мировой океан. Международно-правовой режим. Основные проблемы / А. Л. Колодкин. – М. : Междунар. отношения, 1973.

69. Коломбос Д. М. Международное морское право / Д. М. Коломбос ; пер. с англ. В. В. Зайцевой и Н. И. Кузьминского / под ред. и вступ. ст. А. К. Жудро, М. И. Лазарева. – М. : Изд-во Прогресс, 1975. – 782 с.

70. Колотило А. Надо ли судиться по поводу Керченского пролива, Крыма? [Электронный ресурс] / А. Колотило. – Режим доступа : <http://odnarodyna.ru/articles/6/324.html>

71. Конвенция о режиме черноморских проливов от 20 авг. 1936 г. // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных с иностранными государствами. – М. : Изд-во НКВД, 1938. – Вып. IX. – С. 61–78.

72. Конвенция ООН о территориальном море и прилежащей зоне от 29 апр. 1958 г. // Ведом. Верховн. Совета СССР. – 1964. – № 43. – Ст. 472.

73. Конвенция Организации Объединенных наций по морскому праву. – Нью-Йорк : ООН, 1982. – 204 с.

74. Конвенція про захист Чорного моря від забруднення від 21 квіт. 1992 р. // Міжнародне приватне право. Т. 1 : Багатосторонні міжнародні договори України та міжнародне законодавство. – К. : Port-Royal, 2000. – С. 740–757.

75. Конвенція щодо співробітництва по охороні та сталому використанню ріки Дунай від 1 черв. 1994 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua>

76. Коннел О. Правопреемство государств : пер. с англ. / О. Коннел. – М. : Иностран. лит., 1957. – 589 с.

77. Константинополь и проливы. – М. : [б. и.], 1925. – Т. 1. – С. 156–181.

78. Конституція України : Закон України від 28 черв. 1996 р. // Відом. Верхов. Ради України. – 1996. – № 30.

79. Концепція проекту Закону України “Про морську політику України” : Схвалено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20 трав. 2009 р. № 545-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua>

80. Котлубай О. М. Механізм забезпечення економічного зростання морського транспорту України / О. М. Котлубай // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. – Одеса : ОНМУ, 2004. – Вип. 16. – С. 205–241.

81. Кравченко В. Азовский дележ: по-братски или по справедливости-2 / В. Кравченко // Зеркало недели. – 2004. – 3 апр.

82. Кравченко В. Подводные камни Азовского моря / В. Кравченко // Зеркало недели. – 2003. – № 7 (432). – 22-28 февр.

83. Красный архив. К истории англо-русского соглашения. Секретная записка И. А. Зиновьева от 25 авг. 1906 г. по вопросу о соглашении между Россией и Англией. – М. : [б. и.], 1933. – С.16.

84. Крым. Морской узел для Киева и Москвы [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.business-politika.net/crimea_news.php?id_news=8152

85. Кулик М. З. Проблема врахування островів при встановленні правових засад делімітації морських просторів / М. З. Кулик // Наук. вісн. Нац. акад. внутр. справ (щокв.). – 2001. – № 3. – С. 308.

86. Кулик М. З. Спільне використання нафтогазових покладів континентального шельфу – можливі шляхи активізації співробітництва між Україною та Румунією / М. З. Кулик // Трибуна. – 2006. – 5 черв. – С. 23.

87. Кулик М. З. Шляхи вирішення проблеми розмежування морських просторів України / М. З. Кулик // Держава і право : зб. наук. пр. – К. : Ін-т держави і права ім. В. М. Корецького НАН України, 2007. – Вип. 35. – С. 142.

88. Лавров С. Росія не пересуває українські морські кордони, тому що їх немає / С. Лавров [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://palm.newsru.ua/arch/ukraine/09nov2008/nema.html>

89. Лазарев М. И. Теоретические вопросы современного международного морского права / М. И. Лазарев. – М. : Наука, 1983. – С. 43.

90. Лемешенко Я. З набуттям чинності угодою з Росією про реадмісію Україні потрібно терміново перейти до демаркації українсько-російського кордону [Електронний ресурс] / Я. Лемешенко. – Режим доступу : http://svit.ukrinform.ua/ACTUAL_coment.shtml

91. Лемешко Я. Перейти до демаркації українсько-російського кордону / Я. Лемешенко [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://svit.ukrinform.ua/ACTUAL_coment.shtml

92. Ліст Ф. Міжнародне право у систематичному викладі / Ф. Ліст. – Юр'єв : [б. в.], 1909. – С. 102–103.

93. Лунева Ю. В. Черноморские проливы в англо-российских отношениях [Электронный ресурс] : 1907-1914 гг. : автореф. ... канд. ист. наук : 07.00.03 / Лунева Ю. В. – М. : РГБ, 2003 (Из фондов Российской Государственной Библиотеки).

94. Малеев Ю. Н. Международное воздушное право: Вопросы теории и практики / Ю. Н. Малеев. – М. : Междунар. отношения, 1986. – С. 125–126.

95. Маргиева Н. Бери лопату, иди на Тамань / Н. Маргиева, Е. Рожанский // Рус. курьер. – 2003. – 24 окт.

96. Мартенс Ф. В. Лондонські конвенції 1840-41 / Ф. Мартенс // Збори трактатів і конвенцій, укладених Росією з іноземними державами. – СПб., 1874. – Т. 12.

97. Мартенс Ф. Собрание трактатов и конвенций, заключенных Россией с иностранными государствами / Ф. Мартенс. – СПб. : [б. в.], 1878. – Т. IV. – С. 445.

98. Мартенс Ф. Советское Международное право цивилизованных народов / Ф. Мартенс. – СПб. : [б. и.], 1904. – Т. I. – С. 383–384.

99. Международное право / отв. ред. В. И. Кузнецов, Б. Р. Тузмухамедов. – М. : Норма, 2007.

100. Международное право : учеб. для вузов / под. ред. А. Я. Капустина. – М. : Гардарики, 2008.
101. Международное право в документах / сост. Н. Т. Блатова, Г. М. Мелков. – М. : МЦУПЛ ; Остожье, 2000.
102. Международно-правовой режим важнейших проливов и каналов / П. Д. Бараболя, Л. А. Иванашенко, Д. Н. Колесник. – М. : Юрид. лит., 1965.
103. Международные отношения на Балканах 1830–1856 гг. – С. 46–47.
104. Мелков Г. М. Правовой режим Азовского моря и Керченского пролива / Г. М. Мелков. – 2003. – 10 нояб.
105. Мешера В. Ф. Региональные моря / В. Ф. Мешера // Советское морское право / под ред. Мешеры В. Ф. – М. : Транспорт, 1980. – С. 75.
106. МЗС України : Росія застосовує подвійні стандарти при визначенні ліній міжреспубліканських кордонів з країнами колишнього Радянського Союзу [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.utr.tv/news/?id=18019>
107. МЗС України : Росія намагається посунути морські кордони України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://novynar.com.ua/politics/42833>
108. Миллер А. Ф. Турция и проблема Проливов / А. Ф. Миллер. – М. : [б. и.], 1947.
109. Миловзоров А. Украина перешла в наступление на Черном и Азовском морях / А. Миловзоров [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.utro.ru/articles/2005/03/31/423198.shtml>
110. Министерство иностранных дел Российской Федерации. Департамент информации и печати [Электронный ресурс]. – Режим доступа : www.mid.ru
111. Міжнародне морське право : довідник / за ред. С. Г. Горшкова. – М. : Воениздат, 1985.

112. Міжнародне право : підручник / відп. ред. Ф. І. Кожевніков. – 5-те вид., перераб. і допов. – М. : Міжнар. відносини, 1987.

113. Мілюков П. Н. “Нейтралізація” Дарданелл і Босфору / П. Н. Мілюков. – Б. м. ; б. в. – С. 538–539.

114. Моджорян Л. А. Международное право в избранных документах / Л. А. Моджорян, В. К. Собакин / отв. ред. В. Н. Дурденевский. – М. : Изд-во ИМО, 1957. – Т. 3.

115. Моисеев П. А. Биологические ресурсы Мирового океана / П. А. Моисеев. – М. : Агропромиздат, 1989. – 368 с.

116. Молодцов С. В. Международное морское право / С. В. Молодцов. – М. : Междунар. отношения, 1987. – 272 с.

117. Молодцов С. В. Правовой режим морских вод / С. В. Молодцов. – М. : Междунар. отношения, 1982. – С. 177.

118. Молодцов С. В. Правовой режим судоходства в международных проливах / С. В. Молодцов. – М. : В/О “Мортехинформреклама”, 1984.

119. Морское право не на стороне Украины [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://10-03.mysob.ru/news/politic/18612.html>

120. О государственной границе Грузии : Закон Грузии от 17 июня 1998 г. // Офіц. сайт Парламенту Грузії [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.parliament.ge>

121. О государственной границе Российской Федерации : Закон Российской Федерации от 1 апр. 1993 г. № 4730-І [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.duma.gov.ru>>

122. О морских пространствах Грузии : Закон Грузии от 24 дек. 1998 г. // Офіц. сайт Парламенту Грузії [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.parliament.ge>

123. Перельс Ф. Современное морское международное право : пер. с нем. / Ф. Перельс. Ч. 1. Состояние мира. – СПб., 1884. – С. 60. ; Иванащенко Л. А. Правовой режим закрытых морей / Л. А. Иванащенко ; под ред.

П. Д. Бараболи, А. С. Бахова, Л. А. Иванащенко и др. // Военно-морской международно-правовой справочник. – М. : [б. и.], 1966. – С. 129.

124. Про державний кордон України : Закон України від 4 листоп. 1991 р. № 1777-XII // Відом. Верхов. Ради України. – 1992. – № 2. – Ст. 5.

125. Про затвердження Загальнодержавної програми охорони та відтворення довкілля Азовського і Чорного морів : Закон України від 22 берез. 2001 р. № 2333-III // Відом. Верхов. Ради України. – 2001. – № 28. – Ст. 135.

126. Про затвердження Загальнодержавної програми охорони та відтворення довкілля Азовського і Чорного морів : Закон України від 22 берез. 2001 р. // Відом. Верхов. Ради України. – 2001. – № 28. – Ст. 135.

127. Про першочергові заходи щодо правового оформлення державного кордону та подальшого його облаштування [Електронний ресурс] : Постанова Кабінету Міністрів України від 5 черв. 1993 р. // Офіц. сайт Верховної Ради України. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua>

128. Про приєднання України до Угоди про збереження китоподібних Чорного моря, Середземного моря та прилеглої акваторії Атлантичного океану : Закон України від 9 лип. 2003 р. № 1067-IV // Уряд. кур'єр. – 2003. – 13 серп.

129. Про заходи щодо підвищення безпеки мореплавства : Постанова Кабінету Міністрів України від 16 трав. 1992 р. № 250. – Режим доступу : www.kmu.gov.ua

130. Про ратифікацію Договору між Україною та Російською Федерацією про співробітництво у використанні Азовського моря і Керченської протоки : Закон України від 20 квіт. 2004 р. № 1682-IV // Відом. Верхов. Ради України. – 2004. – № 32. – Ст. 387.

131. Протокол засідання делегаций Украины и Российской Федерации по определению правового статуса Азовского моря и Керченского пролива и размежевания континентального шельфа и исключительной (морской) экономической зоны в Черном море от 17 окт. 1996 г. // Довідкові матеріали

щодо проблем Керченської протоки та Азовського моря. – Сімферополь : Азов.-Чорномор. регіон. упр. ДПС України, 2007.

132. Родин И. Депутаты решили вмешаться. Российские парламентарии выезжают на Тамань / И. Родин // Независимая газ. – 2003. – 24 окт.

133. Российско-Украинский конфликт в Керченском проливе. Крымское обозрение [Электронный ресурс] // Специальный выпуск обзора российских СМИ. – Режим доступа : <http://www.kirimtatar.com>

134. Саваськов П. В. Международное морское право / П. В. Саваськов // Международное право. – М. : Юрайт-издат, 2009.

135. Саприкін В. Експорт нафти у лещатах турецьких проток / Володимир Саприкін // Дзеркало тижня. – 2001. – № 30(354). – 11–17 серп.

136. Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. – М. : НКВД, 1938. – Вып. 4.

137. Сборник договоров и соглашений с иностранными государствами о морском торговом судоходстве. – М. : Мортехин-формреклама, 1983. – 279 с.

138. Сборник региональных соглашений и законодательных актов зарубежных государств по вопросам мореплавания. – М. : Юрид. лит., 1980. – Т. 2.

139. Современное международное морское право и практика его применения Украиной / А. А. Щипцов, Г. А. Анцелевич, А. Ф. Высоцкий и др. ; отв. ред. А. Ф. Высоцкий. – К. : Наук. думка, 1995. – 345 с.

140. Спільна заява Президента України і Президента Російської Федерації щодо Азовського моря і Керченської протоки, Керч, 24 груд. 2003 р. // Уряд. кур'єр. – 2003. – № 245. – 26 груд.

141. Степаненко С. Керченский прорыв. Президенты России и Украины нашли путь к компромиссу / С. Степаненко, С. Любимов // Время новостей. – 2003. – 24 окт.

142. Татищев С. С. Зовнішня політика Миколи I / С. С. Татищев. – СПб. : [б. в.], 1887. – С. 384.

143. Татищев С. С. Обзоръ соціально-революціоннаго движенія въ Россіи / С. С. Татищев // Обзор социально-революционного движения в России. – 1880.

144. Таубе М. А. Записка по вопросу о проходе военных судов через Босфор и Дарданеллы / М. А. Таубе. – СПб. : [б. и.], 1905.

145. Тихонова С. Н. Международно-правовые аспекты статуса вод Азовского моря / С. Н. Тихонова // Междунар. публич. и частн. право. – 2008. – № 1 (40). – С. 27–30.

146. Толстов С. Україна і Росія: новий ракурс / С. Толстов // Зовнішні справи. – 2008. – № 3. – С. 23–27.

147. Тузмухамедов Б. Р. Словарь международного морского права / Б. Р. Тузмухамедов ; отв. ред. Ю. Г. Барсегов. – М. : Междунар. отношения, 1985. – 251 с.

148. Тункин Г. И. Вопросы теории международного права / Г. И. Тункин. – М. : Госюриздат, 1962. – 330 с.

149. Угода між Урядом України і Урядом Республіки Болгарія про морське торговельне судноплавство від 30 жовт. 1997 р. // Офіц. сайт Верхов. Ради України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.rada.gov.ua>

150. Угода між Урядом України і Урядом Республіки Болгарія про співробітництво в галузі рибного господарства від 13 верес. 1993 р. // Офіц. сайт Верхов. Ради України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.rada.gov.ua>

151. Угода між Урядом України та Урядом Республіки Грузія про торгове судноплавство від 13 квіт. 1993 р. // Офіц. сайт Верхов. Ради України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.rada.gov.ua>

152. Угода між Урядом України та Урядом Російської Федерації про співробітництво прикордонних областей Російської Федерації та України від

27 січ. 1995 р. // Офіц. сайт Верхов. Ради України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.rada.gov.ua>

153. Угода між Урядом України та Урядом Російської Федерації про торгове судноплавство від 8 лют. 1995 р. // Офіц. сайт Верхов. Ради України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.rada.gov.ua>

154. Украинско-российские отношения : проблема морских границ [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.analitik.org.ua/current-comment/ext/49007aa3475f3/pagedoc1095_2/

155. Уляницкий В. А. Дарданелли, Босфор і Чорне море у XVIII ст. / В. А. Уляницкий. – М. : [б. и.], 1881. – С. 10–11.

156. Хількевич В. Основні тенденції розвитку ситуації в Чорноморському регіоні. Загрози і виклики України [Електронний ресурс] / В. Хількевич, Є. Лосев. – Режим доступу : <http://nomos.com.ua/content/view/164/82/>

157. Ціммерман М. А. Босфор і Дарданелли. Історико-юридичний очерк / М. А. Ціммерман. – СПб. : А. Смолинський СПб., 1912. – С. 55–58.

158. Чекаленко Л. Україна – Росія : проблемні питання “стратегічного” партнерства / Л. Чекаленко // Персонал. – 2006. – № 4. – С. 30–35 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://personal.in.ua/article.php?ida=267>

159. Шемякин А. Н. Политико-правовые аспекты проблемы Азовского моря, Керченского пролива и острова Тузла [Электронный ресурс] / А. Н. Шемякин. – Режим доступа : <http://www.sea-law.ru>

160. Шемякин А. Н. Морское право : учеб. пособие / А. Н. Шемякин. – Х. : Одиссей, 2004. – 383 с.

161. Шемякін О. Азовське море та Керченська протока : реалії сьогодення / О. Шемякін // Право України. – 1998. – № 12. – С. 113–118.

162. Шемякін О. Міжнародно-правові основи режиму континентального шельфу України / О. Шемякін, С. Благодельський // Право України. – 2002. – № 3. – С. 159.

163. Шемякін О. Про делімітацію континентального шельфу між Україною та Румунією / О. Шемякін, Т. Короткий // Право України. – 1998. – № 9. – С. 85–88.

164. Шемякін О. М. Право користування морем (генезис структури й змісту) : монографія / О. М. Шемякін. – Одеса : Астропринт, 2004. – 272 с.

165. Щипцов А. А. Транспортное освоение Азовского моря / А. А. Щипцов, В. С. Ефремов. – К., 1995. – С. 104–105.

166. Щипцов О. А. Основи державної морської політики : навч. посіб. / А. А. Щипцов. – Одеса : Укрморінформ, 2002. – 207 с.

167. Юридична енциклопедія : в 6 т. / відп. ред. Ю. С. Шемшученко. – К. : Укр. енцикл., 1998. – Т. 1. – 669 с.

168. Act concerning the Legal Regime of the Internal Waters, the Territorial Sea and the Contiguous Zone of Romania №17, 07.08. 1990 // Monitorul official al Romaniei. – 1990. – N 99.

169. Act of the Republic of Bulgaria Maritime Space, Inland Waterways and Ports // State Gazette. – 2000. – 28 January.

170. Agreement Between the Republic of Turkey and the Republic of Bulgaria on Determination of the Boundary in the Mouth Area of the Mutludere/Rezovska River and the Delimitation of the Maritime Areas Between the Two States in the Black Sea. Ministry of foreign Affairs. Republic of Turkey. – Режим доступу : www.mfa.gov.tr

171. Alexander L. M. Special circumstances: semi-enclosed seas / L. M. Alexander // Proceedings of the eighth annual conference of the Law of the Sea Institute / edited by : J. K. Gamble, Jr. G. Pontecorvo. – Cambridge : Ballinger Publishing Company, 1974.

172. British yearbook of international law. – L., 1937. – P. 188.

173. Case concerned Maritime Delimitation in the Black Sea (Romania vs. Ukraine). Judgment. I.C.J. Feb. 3, 2009, p.11. [Электронный ресурс] // Офиц. сайт

МС ООН URL. – Режим доступа : <http://www.icj-cij.org/docket/files/132/14987.pdf> (дата обращения 28.07.2011).

174. Case concerning Maritime Delimitation in the Black sea (*Romania v. Ukraine*): International Court of Justice. Judgment of 3 February 2009.

175. Case Concerning Maritime Delimitation in the Black Sea (*Romania v. Ukraine*), 3 February 2009, Judgment, International Court of Justice [Electronic resource] // Mode of access: WWW. URLE: <http://www.icj-cij.org/docket/files/132/14986.pdf>

176. Connell D. P. O. Innocent Passage of warships in Law of the Sea / D. P. O. Connell. – 1977.

177. Delimitation of the maritime boundary in the Gulf of Maine Area. Judgement // International Court of Justice Reports. – 1984.1.

178. Feldman M. B. The maritime boundaries of the United States / M. B. Feldman, D. Godson // American Journal of International Law. – 1981. – Vol. 75.

179. Feroz A. The young Turks. The committee of Union and Progress in Turkish Politics 1908–1914 / A. Feroz. – Oxford, 1969.

180. Hammer, Geschichte des Osmanischen Reichs, в прилож. К 12 кн.; Depping, II, 212сл.

181. Kwiatkowska B. Entitlement to maritime.-areas of rocks which cannot sustain human habitation or economic life on their own / B. Kwiatkowska and A. H. A. Soons // Materials of The Eleventh Session of the Rhodes Academy of Oceans Law and Policy. – 2006. – July 2–21.

182. Macdonald D. M. Russian Foreign Policy under “United Government”. 1906–1910 / D. M. Macdonald and A. P. Izvolski // New perspectives in Modern Russian History. – Basingstoke ; London, 1992.

183. Maduro M. F. Passage through international straits: the prospects emerging from the Third United Nations conference on the law of the sea / M. F. Maduro // Maritime Law and Commerce. – 1980. – Vol. 12. – N 1.

184. Maritime Traffic Regulations for the Turkish Straits and the Marmara Region. – Turkey ; Almanac ; Ankara, 1995.

185. Marriot J. A. R. Modern England. A history of my own times / J. A. R. Marriot. – 1885–1939. – L., 1941.

186. Oral N. The Turkish Straits, maritime safety, legal and environmental aspects / N. Oral and B. Ozturk. – Publication Number 25, 2006.

187. Ostengaard J. Oil spill contingency plan and technical cooperation of the Black Sea region. International Energy policy the Arctic and the law of the sea / J. Ostengaard // Proceedings of the International Conference. St. Petersburg, 2004. – June 23–26.

188. Pallemakers M. International Legal Aspect of Long Range Transboundary Air Pollution / M. Pallemakers // Hague Yearbook of International Law, 1988. – Vol. 1.

189. Rothstein A. British foreign policy and its crisis 1830–1950 / A. Rothstein. – L., 1969.

190. Scherer I. 184, 302 сл. Depping, II, 225 сл.

191. Shotwell J. T. A short history of the question of Constantinople and the Straits / J. T. Shotwell. – N.Y., 1922.

192. Strategic Action Plan for the Rehabilitation and Protection of the Black Sea. Istanbul, 31 October 1996. – 29 p.

193. Strategic Action Plan for the Rehabilitation and Protection of the Black Sea, April 21-22, 1992. – Режим доступа : <http://www.parliament.ge>

194. Turkey, Greece and NATO: The Strained Alliance. A Staff Report to the Committee on Foreign Relations. U.S.Senate. – Washington, 1980.

195. United nations conference on Succession of states in respect of treaties, 1977. – Session and resumed session 1978 vienna, 4 april – 6 may 1977 and 31 july – 23 august 1978 (Conf. Doc. C. 2 (Informal meeting 22). Apr. 28, 1978.

196. Weber F. G. Evasive Neutral: Germany, Britain and the Quest for a Turkish Alliance in the Second World War / F. G. Weber. – Columbia, 1979.

197. Zaitsev Yu. Marine Biological Diversity in the Black Sea. A Study of Change and Decline / Yu. Zaitsev, V. Mamaev. – New York : United Nations Publications, 1997. – 208 p.

198. Zaitsev Yu. P. Black Sea Biological Diversity. Ukraine / Yu. P. Zaitsev, B. G. Alexandrov. – New York : United Nations Publications, 1998. – 352 p.

199. Act N 2674 of 20 May 1982, on the Territorial Sea of the Republic of Turkey // Resmi Gazete. – 1982. –N 17708.

200. Act of 8 July 1987 governing the ocean space of the People's Republic of Bulgaria // Държавен весник. – 1987. – N 55.