**Международно-правовой режим международных проливов**

Контрольная работа по международному праву

Выполнил: студент 4 курса 2 года обучения заочного коммерческого отделения Жаров Николай Борисович

Министерство общего и профессионального образования Российской Федерации

Ивановский государственный университет

Юридический факультет

Кафедра теории и истории государства и права

Иваново, 1997

**1. Понятие транзитного прохода и его правовой режим**

“Проливы, или естественные морские проходы, соединяют части одного и того же моря или, что гораздо чаще, отдельные моря и океаны друг с другом, образуя тем самым систему морских путей в пределах всего мирового океана.

При установлении правового режима морских проливов учитываются, как правило, два связанных между собой фактора: географическое положение того или иного пролива и его значение для международного судоходства”[[1]](#footnote-1)[1].

В настоящее время режим международных проливов регулируется нормами Конвенции ООН по морскому праву 1982 года.

Конвенция устанавливает 4 вида проливов, используемых для международного судоходства[[2]](#footnote-2)[2]:

1) проливы между одной частью открытого моря или экономической зоны и другой частью открытого моря или экономической зоны, в которых военные корабли, любые невоенные суда пользуются правом беспрепятственного транзитного прохода. Ширина этих проливов не превышает двойной ширины 12-мильного предела территориального моря прибрежного или прибрежных государств (Гибралтарский, Малаккский, Ормузский и др.);

2) проливы, образуемые островом государства, граничащего с этим проливом, и его континентальной частью, к которым не применяется транзитный проход, а применяется мирный проход, если в сторону моря от острова имеется столь же удобный с точки зрения навигационных и гидрографических условий путь в открытом море или в экономической зоне. Их ширина превышает двойную ширину территориального моря;

3) проливы между одним районом открытого моря и территориальным морем иностранного государства, к которым также применяется мирный проход (Мессинский, Тирана и др.);

4) проливы, режим которых регулируется специальными конвенциями (Черноморские, Балтийские и др.).

Таким образом, к проливам различных групп применяются разные правовые режимы: мирный проход и транзитный проход.

“Под проходом понимается плавание через территориальные воды без захода во внутренние воды, на рейды или в порты прибрежного государства или для вхождения в эти морские пространства или выхода из них в открытое море. Проход должен быть непрерывным и быстрым”[[3]](#footnote-3)[3].

Принцип мирного прохода применяется к судоходству в территориальном море (раздел 3 части 2 Конвенции), а принцип транзитного прохода применяется к проливам, используемым для международного судоходства, в том числе и перекрываемым территориальными водами припроливных государств[[4]](#footnote-4)[4].

Какая-то часть вод, образующих пролив, может быть внутренними водами прибрежного государства и иметь режим, предусматривающий право мирного прохода иностранных судов[[5]](#footnote-5)[5].

“Проход считается мирным, если в результате его не нарушается мир, добрый порядок в территориальных водах или безопасность прибрежного государства и если он совершается в соответствии с положениями Конвенции 1982 г. и другими нормами международного права”[[6]](#footnote-6)[6].

В основу понятия “транзитный проход” Конвенцией 1982 г. положен принцип свободы мореплавания[[7]](#footnote-7)[7].

Пункт 2 ст. 38 ч. 3 Конвенции 1982 г. дает легальное определение транзитного прохода:

“Транзитный проход представляет собой осуществление свободы судоходства и пролета летательных аппаратов единственно в целях непрерывного и быстрого транзита через пролив между одной частью открытого моря или экономической зоны и другой частью открытого моря или экономической зоны”[[8]](#footnote-8)[8].

Однако по конвенции транзитный проход не полностью адекватен свободе судоходства в открытом море. Часть III Конвенции предусматривает некоторые положения, уравновешивающие интересы всех пользователей проливами со специфическими интересами припроливных государств (например, подводные лодки в этих проливах не могут не только проводить маневры, учения, но даже приостановить проход)[[9]](#footnote-9)[9].

Требование о непрерывном и быстром транзите не исключает проход через пролив для целей входа, выхода или возвращения из государства, граничащего с проливом, при соблюдении условий, установленных этим государством для входа в его внутренние морские воды и порты[[10]](#footnote-10)[10].

Государство, граничащее с проливом, не вправе приостанавливать или прерывать транзитный проход или иным образом препятствовать этому проходу в проливах, используемых для международного судоходства и соединяющих одну часть открытого моря или экономической зоны с другой частью открытого моря или экономической зоны, даже если такой пролив перекрывается его территориальным морем[[11]](#footnote-11)[11].

“В конвенции содержатся также положения, обеспечивающие интересы государств, граничащих с проливами, в области безопасности, рыболовства, борьбы с загрязнением, соблюдения таможенных, фискальных, иммиграционных и санитарных законов и правил . Суда и летательные аппараты при осуществлении права транзитного прохода воздерживаются от любой деятельности в нарушение принципов международного права, воплощенных в Уставе ООН. а также от любой деятельности, несвойственной непрерывному и быстрому транзиту”[[12]](#footnote-12)[12].

“Конвенция не затрагивает правового режима международных проливов, проход в которые регулируется в целом или частично давно существующими и находящимися в силе международными конвенциями, специально относящимися к таким проливам. Эти конвенции обычно заключались в отношении проливов, имеющих особое положение, прежде всего ведущих в закрытые моря. Таковы, в частности, Черноморские проливы (Босфор-Мраморное море-Дарданеллы), которые ведут лишь к берегам черноморских стран”[[13]](#footnote-13)[13].

**2. Правовой режим черноморских проливов**

Режим Черноморских проливов в настоящее время регулируется конвенцией, заключенной в Монтрё в 1936 г., которую подписали Болгария, Франция, Великобритания, Греция, Япония, Румыния, Турция, СССР, Югославия и Италия.

Статья 1 Конвенции[[14]](#footnote-14)[14] провозглашает принцип права свободы прохода и мореплавания в Проливах.

В мирное время торговые суда пользуются правом полной свободы прохода и плавания в проливах (перевозить любой груз под любым флагом и днем и ночью) (ст. 2 Конвенции), но с обязательной санитарной остановкой при входе в Проливы (ст. 3).

Во время войны, когда Турция не является воюющей стороной, право свободы сохраняется (ст. 4), а если Турция является воюющей стороной, то только торговые суда, не принадлежащие стране, находящейся с Турцией в войне, пользуются правом свободы и причем только днем и только по пути, указанному турецкими властями. При этом такие суда не должны оказывать содействия противнику Турции (ст. 5). Аналогичный порядок устанавливается для случаев, когда Турция не находится в состоянии войны, но считает себя поставленной в состояние военной опасности (ст.6).

Особый порядок установлен для прохода через проливы военных судов нечерноморских держав.

В мирное время легкие надводные корабли, небольшие боевые суда пользуются правом свободы, но только днем (ст. 10).

Общий тоннаж военных кораблей всех держав в транзите через проливы не должен превышать 15 тыс. т , а число кораблей, одновременно находящихся в Проливах, - девять (ст. 14). Общий тоннаж военных судов всех нечерноморских держав при их пребывании в Черном море не должен превышать 30 тыс. т с возможностью увеличения его до 45 тыс. т в случае увеличения военно-морских сил черноморских стран (п. 1 ст. 18).

Пункт 2 ст. 18 устанавливает предельный срок пребывания военных кораблей нечерноморских держав в Черном море - 21 день.

Статья 11 Конвенции устанавливает, что подводные лодки должны проходить Проливы в надводном состоянии, а линейные корабли - по одному - в сопровождении не более двух эсминцев. Ограничений в отношении тоннажа линейных кораблей не установлено.

Статья 13 устанавливает гарантии безопасности Турции при проходе через Проливы военных кораблей. О таком проходе турецкому правительству дипломатическим путем должно быть сделано уведомление по крайней мере за 8 дней, если речь идет о кораблях прибрежных к Черному морю государств, и за 15 дней - в отношении прохода кораблей нечерноморских стран.

Другие гарантии безопасности Турции содержатся в статьях 19 и 20. В случае участия Турции в войне ей предоставляется право разрешать или запрещать проход через Проливы любых военных судов (ст. 19), а во время войны, в которой Турция не участвует, Проливы должны быть закрыты для прохода военных судов любой воюющей державы (ст. 20).

Таким образом, в случае участия России в войне, нормы Конвенции сковывают военную активность Российского Черноморского флота.

Статья 23 Конвенции устанавливает принцип свободы воздушного судоходства при условии уведомления Турции и только после такого уведомления по маршруту, указанному Турцией.

“В 1982 г. Турция приняла новый регламент порта Стамбул, который предусматривает право турецких властей на временное приостановление прохода судов через пролив Босфор и обязательную лоцманскую проводку судов через пролив”, что противоречит ст. 1 Конвенции[[15]](#footnote-15)[15].

**Список литературы**

Конвенция о режиме Черноморских проливов. - В кн.: Международное право в документах. - М.: Международные отношения, 1982

Международное морское право: Справочник / Под ред. С.Г. Горшкова. - М.: Воениздат, 1985

Международное право: Учебник. - 5-е изд., перераб. и доп. / Отв. ред. Ф.И. Кожевников. - М.: Международные отношения, 1987

Молодцов С.В. Международное морское право. - М.: Международные отношения, 1987

1. [1] Международное право: Учебник. - 5-е изд., перераб. и доп. / Отв. ред. Ф.И. Кожевников. - М.: Международные отношения, 1987, с. 207-208 [↑](#footnote-ref-1)
2. [2] См.: Международное морское право: Справочник /Под ред. С.Г. Горшкова. - М.:Воениздат, 1985, с. 150; Молодцов С.В. Международное морское право. - М.: Международные отношения, 1987, с. 220-228 [↑](#footnote-ref-2)
3. [3] Международное морское право, с. 86 [↑](#footnote-ref-3)
4. [4] См.: Молодцов С.В. Ук. соч., с. 220 [↑](#footnote-ref-4)
5. [5] Молодцов С.В. Ук. соч., с. 221 [↑](#footnote-ref-5)
6. [6] Международное морское право, с. 86 [↑](#footnote-ref-6)
7. [7] См.: Молодцов С.В. Ук. соч., с. 224 [↑](#footnote-ref-7)
8. [8] Международное морское право, с. 151 [↑](#footnote-ref-8)
9. [9] Молодцов С.В. Ук. соч., с. 225 [↑](#footnote-ref-9)
10. [10] См.: Международное морское право, с. 151 [↑](#footnote-ref-10)
11. [11] Молодцов С.В. Ук. соч., с. 228 [↑](#footnote-ref-11)
12. [12] Международное право. Учебник, с.208-209 [↑](#footnote-ref-12)
13. [13] Международное право. Учебник, с. 209 [↑](#footnote-ref-13)
14. [14] Здесь и далее ссылки на статьи конвенции даются по: Конвенция о режиме Черноморских проливов от 27 июля 1936 года. - В кн.: Международное право в документах. - М.: Международные отношения, 1982, с. 508-514 [↑](#footnote-ref-14)
15. [15] Международное право в документах, с. 514 [↑](#footnote-ref-15)