

УДК 341

КОНВЕНЦИЯ МОНТРЕ́ О ПРОХОДЕ ПРОЛИВОВ И ЕЕ ПРОЧТЕНИЕ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

Минеева Татьяна Германовна¹, доцент, доктор юридических наук, доцент кафедры теории и истории государства и права, Начальник отдела научных исследований и цифровизации

e-mail: t.mineeva@yandex.ru

Мигунова Татьяна Леонидовна¹, профессор, доктор юридических наук, заведующий кафедрой теории и истории государства и права

e-mail: tmigunova@mail.ru

¹ Волжский государственный университет водного транспорта, Нижний Новгород, Россия

Аннотация. Конвенция Монтрё 1936 года была создана для правового регулирования прохода по проливам Босфор и Дарданеллы и на тот момент представляла собой эффективный и справедливый правовой инструмент, утверждавший свободу судоходства и неприкосновенность суверенитета молодой Турецкой республики. Однако за прошедшее время условия судоходства изменились, увеличился объём морских перевозок через проливы как частными, так и корпоративными судами. К тому же выросло количество перевозок опасных грузов, к которому можно отнести нефтепродукты. Кроме того, международный статус проливов, установленный конвенцией Монтрё в последнее десятилетие, неоднократно подвергался попыткам ревизии. Данная статья посвящена анализу исходных правовых норм и их изменениям в соответствии с меняющимися условиями.

Ключевые слова: конвенция Монтрё, правовой режим, черноморские государства, проливы, Босфор, Дарданеллы.

THE MONTREUX CONVENTION ON THE PASSAGE OF STRAITS AND ITS INTERPRETATION IN MODERN CONDITIONS

Tatiana G. Mineeva¹, Associate Professor, Doctor of Law, Associate Professor of the Department of Theory and History of State and Law, Head of the Department of Scientific Research and Digitalization

e-mail: t.mineeva@yandex.ru

Tatiana L. Migunova¹, Professor, Doctor of Law, Head of the Department of Theory and History of State and Law

e-mail: tmigunova@mail.ru

¹ Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia

Abstract. The 1936 Montreux Convention was created to legally regulate passage through the Bosphorus and Dardanelles Straits and at that time represented an effective and fair legal

instrument that affirmed freedom of navigation and the inviolability of the sovereignty of the young Turkish Republic. However, shipping conditions have changed since then, and the volume of maritime traffic through the Straits by both private and corporate vessels has increased. In addition, the number of shipments of dangerous goods has increased, which it is fashionable to include petroleum products. In addition, the international status of the Straits, established by the Montreux Convention, has been repeatedly subjected to revision attempts over the past decade. This article is devoted to the analysis of the initial legal norms and their changes in accordance with changing conditions.

Keywords: Montreux convention, legal regime, Black Sea states, straits, Bosphorus, Dardanelles.

Проливы Босфор и Дарданеллы и лежащее между ними Мраморное море с древнейших времен представляют собой один из самых востребованных морских путей, поскольку именно эта водная система связывает Средиземное и Черное моря и дает возможность для востребованных морских перевозок.

Контроль над проливами традиционно был важным стратегическим вопросом. Древние названия проливов Босфор, т.е. «Бычий брод» в переводе с греческого и Дарданеллы, «путь Дардана», предка троянцев, героев «Илиады». Дарданеллы в античное время именовались также Геллеспонтом, отсылая опять же к мифам древней Греции. Таким образом, сами названия показывают, что два важных для мореплавания пролива в античное время находились под контролем греков. По мере роста территории Римского государства земли греческой Малой Азии оказались завоеваны римлянами и, соответственно, перешли под контроль сначала римлян, а затем византийцев, поскольку Византийская империя представляла собой часть Римской империи после ее раскола. Сама столица Византии, Константинополь, был построен когда-то как крепость для контроля над проливами и затем превратился в крупнейший и богатейший город Европы и Азии. С 1453 года, когда Константинополь был завоеван османским султаном Мехмедом II Фатихом, контроль над проливами оказался в руках правителей Османской империи. Проход судов через проливы с тех пор зависел от благосклонности султанов, и к XVIII в. эту привилегию получили только голландцы и англичане. Российская империя при Петре I и его преемниках пыталась также получить доступ к проливам, однако этот вопрос так и остался нерешенным вплоть до Кючук-Кайнарджийского мирного договора, который открыл для русских судов путь через проливы [1].

Русско-турецкие войны XIX в. проводились в том числе и за право прохода через проливы для российского флота. Османская империя, проигрывая, подтверждала право российских торговых, а иногда и военных судов проходить проливами, однако, влияние французской и английской дипломатии через какое-то время сводили на нет эти успехи. Так, Ункяр-Исклесийский договор 1833 года был не признан европейскими державами как угрожающий суверенитету Османской империи. Данный договор содержал статью о закрытии проливов для судов любого государства по представлению Российской империи в случае военной необходимости [2]. Военные корабли других держав не имели такой привилегии.

Тем не менее, последующее обострение отношений Османской и Российской империй в середине XIX в. привело в конечном итоге к Крымской войне и аннулированию вышеупомянутого договора. Поражение России в Крымской войне и подписание Парижского мирного договора в 1856 г. составили новый протокол пользования проливами, согласно которому Черное море объявлялось зоной свободного мореплавания для торговых судов всех стран. Военные корабли не имели права в мирное время проходить через проливы вне зависимости от флага, под которым они шли. Обе империи сохранили право только на



корабли береговой охраны без возможности содержать военно-морской флот. Таким образом, итоги Крымской войны обеспечили европейским судам право свободного прохода через Босфор и Дарданеллы в том случае, если это были торговые суда. Османская Империя и Россия потеряли значительную долю влияний в международной политике, а потеряли возможность влиять на соблюдение норм международного права

Вновь вопрос о проливах будет поднят в начале XX в. Перед первой мировой войной российская дипломатия неоднократно рассматривала различные комбинации изменения статуса проливов, этот же вопрос пытались решить военным путем уже в ходе боевых действий. Так, например, в 1907 г. Российская империя и Великобритания обсуждали вопрос изменения статуса. Российская дипломатия неоднократно пыталась добиться открытия проливов для российских военных судов, оставив их закрытыми для нечерноморских держав. Однако по различным обстоятельствам такое соглашение так и не было заключено.

Итало-турецкая война обострила ситуацию с проливами и не только для России. В ходе военных действий проход через проливы был закрыт для торговых судов всех стран [3].

В ходе Первой мировой войны обсуждался вопрос о том, чтобы сделать одним из направлений военных действий российских вооруженных сил войну за проливы. А.В. Колчак после назначения командующим Черноморским флотом летом 1916 г. начал подготовку Босфорской десантной операции по захвату черноморских проливов, однако революционные события февраля 1917 г. помешали развитию этого плана.

Окончательно вопрос о правовом режиме проливов был решен только в 1936 году. В Монтрё была заключена Конвенция между несколькими странами, к числу которых сейчас относятся правопреемник СССР Российская Федерация, Украина, Болгария, Румыния как черноморские государства, Турция как страна-обладатель проливов, а также Великобритания, Греция, Франция, Италия, Кипр, Япония и Австралия [4].

Конвенция Монтрё закрепила новый принцип международного морского публичного права – все страны-участницы Конвенции были разделены на черноморские и нечерноморские с разными правами [5].

Конвенция закрепляла суверенитет Турецкой республики над зоной проливов и ее право менять пропускной режим (ст.24). Проход через проливы осуществляется на бесплатной основе за исключением сбора пошлины за обеспечение санитарного, спасательного режимов и помощи с навигацией.

Черноморские страны обладают правом прохода как торговых, так и военных судов в мирное и военное время. Соответственно нечерноморские страны обладают правом прохода только для торговых судов. Последующие редакции Конвенции Монтрё включили в перечень судов также подводные лодки, ограничив их право следовать по проливам только надводным положением.

Для нечерноморских стран Конвенция Монтрё предусматривает как ограничение размера и тоннажа судов, проходящих по проливам, так и ограничение времени пребывания в черноморской акватории сроком 21 сутки.

Отметим, что Конвенция Монтрё не говорит напрямую о безопасности судоходства в проливах и не гарантирует сохранение жизней и имущества при морских перевозках. Однако регулирование прохода торговых и военных судов через проливы предполагает, что эти принципы будут соблюдены.

Кроме того, положения Конвенции Монтрё до настоящего времени ограничивают присутствие военных кораблей нечерноморских государств в акватории Черного моря. Небезызвестен международный спор 2016 г., когда Украина собиралась предоставить свои черноморские базы военным кораблям блока НАТО и требовала их беспрепятственного прохождения по проливам [6]. Однако статьи 14 и 18 Конвенции являются непреодолимой



преградой на пути милитаризации Черного моря. Возможно поэтому США планомерно выступают за пересмотр Конвенции Монтрё и, в частности, отмену этих двух статей. Турция, которая в соответствии с духом Конвенции является хозяйкой проливов, до сих пор поддерживала неприкосновенность Конвенции, и после февраля 2022 г. не пропускала через проливы военные суда нечерноморских государств. В то же время заявленный президентом Эрдоганом в 2021 г. план строительства канала «Стамбул» который будет послужить альтернативой естественным черноморским проливам, ставит под угрозу существование Конвенции Монтрё. Если строительство канала, проходящего по европейской части агломерации Стамбула, будет закончено, то появится новый водный путь, доступный для военных судов и не подпадающий под действие Конвенции Монтрё. В этом случае безопасность черноморских баз РФ окажется под угрозой. Конечно, до сих пор амбициозный план строительства канала так и не был завершен, и общественность Турции во главе с опальным экс-мэром Стамбула Экремом Имамоглу выступает против этого строительства, указывая на экологический вред и непродуманность технических решений, однако у проекта есть и немалое количество плюсов для Турции, в том числе возможность брать плату за проход судов по каналу и снижение плотности перевозок опасных веществ через Босфор и Дарданеллы. Поэтому можно ожидать, что через какое-то время канал «Стамбул» начнет действовать. И в таком случае интересы Российской Федерации в Черном море окажутся под угрозой.

Список литературы:

1. Дранов Б.А. Черноморские проливы (Международно-правовой режим) / Б.А. Дранов. – М.: Юридическое издательство Министерства юстиции СССР, 1948. – 240 с.
2. Дарданеллы, Босфор и Черное море в XVIII веке / Дарданеллы, Босфор и Черное море в восемнадцатом веке / [Соч.] В.А. Уляницкого. - Москва : тип. А. Гатцука, 1883. - VIII, 484 с.; 23. - (Очерки дипломатической истории восточного вопроса)/
3. Shattering empires [Текст] : the clash and collapse of the Ottoman and Russian empires, 1908-1918 / Michael A. Reynolds. - 6th printing. - Cambridge : Cambridge university press, 2014. - xiv, 303, [6] с., [8] л. ил., портр., факс. : карты; 24 см.; ISBN 9780521149167
4. Сизов, В. Значение конвенции Монте в современных условиях / В. Сизов // Зарубежное военное обозрение. – 2019. - № 10. С.64-68.
5. Головенченко, А.А. К вопросу о Конвенции Монтрё – роль документа сегодня и завтра / А.А. Головенченко // Власть. – 2022. – 4 (Том 30). С.52-59.
6. Татлыоглу, Э. Безопасность черноморского региона: конвенция Монтрё / Э. Татлыоглу // Казачество. – 2022. – № 65(8). – С. 42-52.

