

УДК 341.225

Международно-правовой статус замкнутых и полузамкнутых морей: некоторые актуальные вопросы

А.А. САЛИМГЕРЕЙ,

кандидат юридических наук, доцент,
директор Института государства и праваКазахского национального университета им. Аль-Фараби,
президент Казахстанской ассоциации международного права

Рассматриваются проблемы и особенности правового статуса замкнутых и полузамкнутых морей — Черного, Азовского, Каспийского, анализируются международно-правовые акты, регулирующие вопросы судоходства, рыболовства, сохранения живых ресурсов в этих морях.

Ключевые слова: замкнутые и полузамкнутые моря, международно-правовой статус, свобода судоходства, режим морских проливов, правила рыболовства и торгового мореплавания.

The international legal status of the closed and half-closed seas: some topical issues

Salimgerey A.

Problems and features of legal status of the closed and half-closed seas — Black, Azov, Caspian are considered, the international legal acts regulating questions of navigation, fishery, preservation of live resources in these seas are analyzed.

Keywords: the closed and half-closed seas, the international legal status, freedom of navigation, a mode of sea passages, rules of fishery and trading navigation.

Вопросы международно-правового статуса замкнутых и полузамкнутых морей всегда были объектом повышенного внимания международно-правовой науки.

В настоящее время с учетом геополитических изменений, вызванных распадом СССР и расширением границ Европейского союза, весьма актуальными стали вопросы, связанные с установлением нового правового статуса и режима Балтийского, Черного, Азовского морей и Каспийского моря¹. При этом следует особо подчеркнуть разный уровень решаемых вопросов применительно к каждой морской акватории и учитывать наличие противоречий заинтересованных сторон.

Если для Балтийского и Черного морей актуальна проблема согласования отдельных режимов использования морских пространств, то случай с Азовским морем и Каспием диаметрально противоположен. Прибрежные государства столкнулись с ситуацией, когда необходимо не только согласовать режимы использования этих морей, но и выработать для них новый правовой статус. Именно наличие такого спора особо выделяет их в контексте актуальных проблем, связанных со статусом замкнутых морей.

Сказанное не принижает значения решаемых вопросов акваторий Балтийского и Черного морей, степень влияния которых весьма

важна для стабильного развития региона. Никто, к примеру, не станет отрицать особую значимость проблем осуществления свободы судоходства через Балтийские и Черноморские проливы, являющиеся единственными морскими путями для выхода судов в Мировой океан и играющие решающую роль в развитии и безопасности региона. Хотя вопросы судоходства через Балтийские и Черноморские проливы — отдельная, другого уровня проблема, выходящая за рамки правового статуса и режима данных морей, это не исключает их определяющую, ключевую роль в формировании правового статуса и режима использования в силу их неразрывной связи и характера взаимовлияния.

Кроме свободы судоходства, актуальными для эффективного регулирования межгосударственных отношений в сфере использования морских пространств Балтийского и Черного морей остаются разграничение континентального шельфа и исключительной экономической зоны, согласование нового порядка рыболовства, охрана морской среды и др.

В условиях такого важного геополитического аспекта, как расширение границ Европейского союза на Восток, возникла необходимость пересмотра некоторых региональных соглашений. Ведь для статуса замкнутых и полузамкнутых морей характерной особенностью явля-

¹ Учитывая дискуссионный характер отнесения Каспия к морю и тот факт, что многие исследователи считают его пограничным озером, тем не менее необходимо отметить, что традиционно в науке международного морского права правовой статус Каспийского моря рассматривается наряду с правовым статусом таких замкнутых морей, как Черное, Балтийское, Азовское. — *Примеч. авт.*

ется не только стремление прибрежных государств ограничить иностранное военное мореплавание, но и региональный уровень сотрудничества в осуществлении своих прав и выполнении обязанностей на основе ст. 123 Конвенции ООН по морскому праву 1982 года (далее — Конвенция по морскому праву).

Таким примером регионального сотрудничества прибалтийских и причерноморских стран стали заключенные ими Конвенция о рыболовстве и сохранении живых ресурсов в Балтийском море и Бельтах 1973 года (далее — Конвенция о рыболовстве), Конвенция по защите природной морской среды района Балтийского моря 1992 года¹, Соглашение между правительствами СССР, Болгарии и Румынии о рыболовстве на Черном море 1959 года, Конвенция о защите Черного моря от загрязнения 1992 года. Например, для достижения целей Конвенции о рыболовстве договаривающиеся государства учредили Международную комиссию по рыболовству в Балтийском море, которая дает рекомендации по всем вопросам в целях сохранения и рационального использования живых морских ресурсов. Аналогичная комиссия была создана и на основе Соглашения между правительствами СССР, Болгарии и Румынии о рыболовстве на Черном море 1959 года, функционирование которой, однако, в последние годы приостановлено. Из-за отсутствия действующего международно-правового режима управления рыболовством в акватории Черного моря процветает браконьерство. Так, по данным журнала «Морское право и практика», в 2004 году турецкие суда вели бесконтрольный лов калкана — редкого вида камбалы. Рыбаки этой страны нередко вторгались в экономические зоны Украины, Румынии и Болгарии. Ущерб, нанесенный только Украине, составил 1 млн 200 тыс. долл. США².

В настоящее время страны — участницы вышеуказанных конвенций, за исключением России, стали членами Европейского союза. Это послужило одной из причин пересмотра старых и заключения новых региональных конвенций Российской Федерации со странами Европейского союза. Так, для пересмотра положений Конвенции о рыболовстве создана совместная комиссия из представителей Прибалтийских государств — членов Европейского союза и Российской Федерации.

Как было отмечено ранее, весьма важным вопросом является осуществление свободы су-

доходства в Балтийских и Черноморских проливах, в которых режим прохода судов регулируется не на основе положений Конвенции по морскому праву, а специальными международными соглашениями. На это указывает часть III данной Конвенции («Проливы, используемые для международного судоходства»), закрепившая положение о том, что «ничто в настоящей части не затрагивает... правового режима проливов, проход в которых регулируется в целом или частично давно существующими и находящимися в силе международными конвенциями, которые относятся специально к таким проливам»³. Между тем считающийся действующим Трактат об отмене пошлин, взимаемых доселе с купеческих судов и грузов при проходе их через проливы Зунда и обоих Бельтов, заключенный в Копенгагене 14 марта 1857 г., сегодня во многом утратил свое регулирующее значение, так как его нормы не учитывают особый порядок прохода современных судов через Балтийские проливы. Как отмечает российский юрист-международник В.П. Бордунов, «этим давно пользуется Дания, в одностороннем порядке принимающая национальные правила, которые касаются прохода военных кораблей и самолетов через датские районы и которые идут вразрез с интересами обеспечения безопасности Прибалтийских государств»⁴.

Справедливости ради необходимо отметить, что вопросы прохода судов через Балтийские проливы⁵ не осложнены межгосударственными противоречиями, как в случае с Черноморскими проливами, когда правительство Турции ограничивает международное судоходство в интересах обеспечения экологической безопасности.

Возможность пересмотра международного соглашения на основе общего согласия государств предусмотрена в ст. 39 Венской конвенции о праве международных договоров 1969 года, в других случаях пересмотр возможен по инициативе одного заинтересованного государства.

Общеизвестно, что по инициативе Турции была пересмотрена Лозаннская конвенция о режиме проливов 1923 года. При этом стоит подчеркнуть, что до Конвенции о режиме проливов 1936 года. правовой режим Черноморских проливов неоднократно пересматривался на основе Лондонского договора 1840 года, Парижского мирного договора 1856 года и Лозаннского мирного договора 1923 года.

¹ Конвенция по защите природной морской среды района Балтийского моря, более известная как Хельсинкская конвенция, была подписана в 1974 году, а в 1992 году пересмотрена. — *Примеч. авт.*

² Морское право и практика. 2005. № 1. С. 15.

³ Морское право: официальный текст Конвенции ООН по морскому праву с приложениями и предметным указателем. — Нью-Йорк, 1984.

⁴ Мировой океан и международное право: открытое море: международные проливы: архипелажные воды. — М., 1988. С. 131.

⁵ Тема правового режима Балтийских проливов подробно исследована автором в № 8 журнала «Современное право» за 2012 год. — *Примеч. ред.*

Новая Конвенция о режиме проливов¹, заключенная 20 июля 1936 г. в г. Монте (Швейцария) (далее — Конвенция 1936 года), сняла ряд ограничений турецкого суверенитета над проливами, введенных по Лозаннскому мирному договору и Лозаннской конвенции о режиме проливов 1923 года. В статье 1 Конвенции 1936 года было зафиксировано, что стороны признают и подтверждают принцип права свободы прохода и мореплавания в проливах и что осуществление указанного права будет впредь регулироваться постановлениями Конвенции. В мирное время «торговые суда будут пользоваться правом полной свободы прохода и плавания в Проливах днем и ночью независимо от флага и груза без каких-либо формальностей» при условии уплаты ими установленных в Конвенции весьма умеренных сборов и прохождения санитарного осмотра. Проводка лоцманами и пользование буксирными судами остаются необязательными (ст. 2). Свобода судоходства для торговых судов сохраняется и в военное время, если Турция не является воюющей стороной (ст. 4) при определенных условиях. Конвенция подробно регламентирует проход через проливы военных кораблей (статьи 11—18), которые предварительно уведомляют турецкие власти о проходе. Нечерноморские государства могут находиться в Черном море не более 21 суток.

С 1 июля 1994 г. турецкие власти ввели в действие Правила плавания в проливах Босфор, Дарданеллы и Мраморном море. Эти правила позволяют ограничивать осуществление судоходства, если в районе проливов будет проводиться какая-либо деятельность (научно-исследовательская деятельность, спортивные мероприятия, мероприятия по предотвращению и устранению последствий загрязнения морской среды и др.) властями прибрежного государства.

Введенный в 1994 году Турцией Регламент прохода судов через проливы отражал ее экономические интересы и не встретил поддержки у государств и Международной морской организации, уполномоченной Конвенцией по морскому праву одобрять такого рода технические нормы и правила². Предпринятые после этого турецкими властями неоднократные попытки исправить положение и улучшить Регламент (в 1998 и 2002 годах) только усугубили ситуацию, вызывая скопление судов с северного и южного входов в пролив Босфор³. Более того, новые турецкие правила, как подчеркивает К.А. Бекашев, направлены главным образом против России, компании которой перевозят

свою нефть на мировые рынки в основном через эти проливы. Действия Турции по управлению международным судоходством в проливах, наносящие политический и экономический ущерб России, требуют принятия более действенных, масштабных и превентивных мер правового, экономического и технического характера⁴.

Несомненно то, что Турция имеет право на издание нормативных правовых актов, регламентирующих безопасность судоходного движения, при условии что они не будут препятствовать проходу иностранных судов. Например, ст. 42 Конвенции по морскому праву, предоставляя властям прибрежного государства право на издание законов, в том числе и в сфере безопасности судоходного движения, особо отмечает, что их применение не должно сводиться к лишению, нарушению или ущемлению права транзитного прохода судов через проливы. Практика же применения турецких правил в отношении Черноморских проливов наглядно показала, что они не только способствуют нарушению Турцией обязательств по Конвенции 1936 года, но и вступают в противоречие с общепризнанными нормами международного права (независимо от того, что нормы части III Конвенции не распространяются на Черноморские проливы). Возможно, одним из путей решения проблемы, связанной с обеспечением экологической безопасности в прибрежной зоне, могло бы стать создание современных организационно-технических условий в Черноморских проливах. Исследования страховой компании «Ллойд Реджистер» показали, что сложность заключается не в узости проливов и не в чрезмерной интенсивности движения танкеров через них, а в отсутствии эффективной диспетчерской службы и недостаточном береговом навигационном оборудовании⁵. В этой связи В.Н. Гуцуляк отмечает, что, учитывая международно-правовой статус Черноморских проливов, жизненно важное значение этой водной артерии для государств Черноморского бассейна, такие меры должны приниматься только на международном уровне (по меньшей мере — на региональном). Далее автор подчеркивает, что любые ограничения судоходства в Черноморских проливах отражают стремление Турции ужесточить режим плавания в них танкеров и других судов с опасными грузами, что обусловлено не только (и не столько) соображениями экологической безопасности. Турция являлась активным сторонником строительства нефтепроводов из Азербайджана и Казахстана к средиземноморским терми-

¹ Действующее международное право: в 3 т. / сост. Ю.М. Колосов и Э.С. Кривчикова. — М., 1997. Т. 3. С. 493.

² См.: Бекашев К.А. О защите интересов Российской Федерации при проходе судов через Черноморские проливы // Морское право и практика. 2005. № 3. С. 3.

³ Там же.

⁴ Там же. С. 4.

⁵ См.: Ковалев Ф. Нефть, Каспий и Россия // Международная жизнь. 1997. № 4. С. 38.

налам через турецкую территорию как альтернативы терминалам Новороссийска¹.

В числе причин называется желание Турции ограничить большой поток нефти из района Каспийского моря по северному маршруту. Согласно планам Каспийского трубопроводного консорциума, начиная с 2001 года по этому трубопроводу к терминалу в Новороссийске планировалось доставлять сначала 30 млн, а затем 60 млн т нефти. Оттуда на нефтеналивных судах она должна отправиться в дальнейший путь, который проходит через Черноморские проливы. Сам трубопровод протяженностью 1500 км берет начало с месторождения Тенгиз в Казахстане, огибает северный участок Каспия и выходит на побережье Азовского моря, определение правового статуса которого является предметом обсуждения Украины и Российской Федерации.

В отличие от Балтийского и Черного морей, Азовское море являлось внутренними водами одного государства — СССР. После распада Советского Союза в 1991 году рассматривались вопросы преемственности международно-правового статуса Азовского моря как внутренних морских вод двух государств или их разграничения и регламентации на основе Конвенции по морскому праву. Причем российская сторона изначально выступала за сохранение международно-правового статуса Азовского моря как внутренних вод Украины и Российской Федерации. В немалой степени это объяснялось стремлением российской стороны исключить вероятность захода в акваторию Азовского моря иностранных военных кораблей, как это могло бы произойти, если бы разграничение акватории регламентировалось Конвенцией по морскому праву.

В первом межгосударственном Договоре между Российской Федерацией и Украиной о российско-украинской государственной границе по Азовскому морю от 28 января 2003 г.² не совсем четко был определен статус внутренних вод двух государств, так как в ст. 5 Договора не закреплялся статус Азовского моря как внутренних вод, а лишь обозначалась позиция сторон по этому вопросу. При этом, как гласит ст. 5, «ничто в настоящем Договоре не наносит ущерба позициям Российской Федерации и Украины относительно статуса Азовского моря и Керченского пролива как внутренних вод двух государств».

В Договоре между Российской Федерацией и Украиной о сотрудничестве в использовании Азовского моря и Керченского пролива от 24 декабря 2003 г.³ статус Азовского моря был

уже четко определен сторонами. Согласно Договору Азовское море и Керченский пролив исторически являются внутренними водами Российской Федерации и Украины. Азовское море разграничивается линией государственной границы в соответствии с соглашением между сторонами (ст. 1). Торговые суда и военные корабли, а также другие государственные суда под флагом Российской Федерации или Украины, эксплуатируемые в некоммерческих целях, пользуются в Азовском море и Керченском проливе свободой судоходства (ст. 2).

Также Президент Российской Федерации и Президент Украины приняли совместное заявление, в котором еще раз подтвердили, что Азовское море и Керченский пролив исторически являются внутренними водами Украины и Российской Федерации и регламентация вопросов, касающихся данной акватории, осуществляется по соглашению между Россией и Украиной в соответствии с международным правом.

В ходе последующих переговоров экспертам России и Украины не удалось договориться по вопросам разграничения Азовского моря и Керченского пролива, на чем настаивала украинская сторона.

В настоящее время Украина допускает возможность изменения международно-правового статуса Азовского моря, о чем неоднократно заявляли ее официальные представители. Так, по высказыванию первого заместителя министра иностранных дел Украины А. Бутейко, «Киев предлагает внести в российско-украинский договор изменения, которые позволят рассматривать акваторию моря не как внутренние воды, а как акваторию, где будет применяться международное право, что позволит выйти из тупика, в котором сейчас находятся переговоры»⁴.

Такие действия официальных представителей Украины входят в противоречие с ранее достигнутыми договоренностями, а также с принципом эстоппель, согласно которому государства должны быть последовательными в своих действиях и не отрицать признанный ими факт. Последовательность в международно-правовой позиции государства — это и предсказуемость в поведении, и в конечном итоге юридическая безопасность государств — членов международного сообщества⁵.

В то же время распространение на Азовское море принципов и норм международного морского права не представляется таким уж страшным решением для Российской Федерации. Это позволило бы избежать затягивания данной проблемы и отразилось на общем уровне межгосударственных отношений двух стран. Обще-

¹ См.: Гуцуляк В.Н. Международно-правовые проблемы современного торгового мореплавания: автореф. ... дис. д-ра юрид. наук. — М., 2003. С. 113 (Из фондов Российской государственной библиотеки). [Электронный ресурс]

² Ратифицирован Федеральным законом от 22.04.2004 № 24-ФЗ.

³ Ратифицирован Федеральным законом от 22.04.2004 № 23-ФЗ.

⁴ Украина предлагает сделать Азовское море международным. URL: <http://lenta.ru/news/2006/06/06/sea>

⁵ См.: Международное право в вопросах и ответах: учеб. пособие / сост. Р.А. Каламкьян, Ю.И. Мигачев. — М., 2007. С. 482.

известно, что Конвенция по морскому праву содержит обстоятельный план мирного урегулирования споров по вопросам использования морских пространств и подробно регламентирует режимы рыболовства, судоходства, защиты и сохранения морской среды и др., которые предстоит согласовать сторонам и для акватории Азовского моря.

Что касается проблемы захода иностранных военных кораблей в акваторию Азовского моря, то в этом случае следует обратить внимание на положения Конвенции 1936 года — специального международного договора, определяющего порядок прохода судов через Черноморские проливы и устанавливающего ограничения для военных кораблей нечерноморских стран в акватории только Черного моря. Акватория же Азовского моря не охватывается территориальной сферой действия Конвенции 1936 года независимо от его правового статуса и поэтому не может быть открыта для захода нечерноморских военных кораблей.

Проблему правового статуса Азовского моря необходимо решать в контексте современных процессов, происходящих в регионе. Это крайне важно потому, что двусторонняя договоренность Российской Федерации и Украины о придании Азовскому морю статуса внутренних вод двух государств, которой стороны преследовали главную цель — исключить возможность свободного захода иностранных военных кораблей и торговых судов в Азовское море, не снимает с повестки дня основную идею соглашения. И особенно если принять во внимание будущее вероятное вступление Украины в НАТО (Организацию Североатлантического договора) и интересы внутриконтинентальных прикаспийских государств, имеющих право на свободный доступ к морю. Согласно ст. 125 Конвенции по морскому праву государства, не имеющие выхода к морю, имеют право на доступ к морю и от него в целях осуществления прав, предусмотренных в данной Конвенции, в том числе прав, относящихся к свободе открытого моря и общему наследию человечества. С этой целью государства, не имеющие выхода к морю, пользуются свободой транзита через территории государств транзита всеми транспортными средствами.

Именно через морскую акваторию Азовского моря проходит единственный водный путь, соединяющий замкнутый Каспий с Черным морем и далее — с просторами Мирового океана.

Азовское море практически единственный водный путь через Волго-Донской судоходный канал (существует также Волго-Балтийский канал) для выхода морских судов прикаспий-

ских государств в Мировой океан. При этом следует подчеркнуть, что водный путь протекает по национальным рекам России — Волге и Дону, соединенным искусственным каналом¹.

С учетом жизненно важного значения этой водной артерии для прикаспийских государств, являющейся единственным водным путем, соединяющим Каспийское море с Азовским и Черным морями, а в конечном пункте — и с Атлантическим океаном, это обстоятельство должно служить одним из оснований для придания ей статуса водного пути международного значения.

В данном аспекте можно привести пример, когда в 1895 году на своей территории Германия построила Кильский канал, соединяющий Балтийское море с Северным морем, и открыла его для международного судоходства, несмотря на то что он расположен на ее территории. Согласно ст. 380 Версальского мирного договора 1919 года Кильский канал объявлялся постоянно свободным и открытым с соблюдением полного равенства для военных и торговых судов всех государств, находящихся в мире с Германией. Впоследствии Германия денонсировала положения Версальского мирного договора и в 1937 году установила разрешительный порядок прохода по нему иностранных военных кораблей. Но, несмотря на денонсацию Германией Версальского договора и отсутствие новых межгосударственных соглашений после Второй мировой войны, в настоящее время режим Кильского канала определяется обычной нормой международного права, основанной на принципе свободы судоходства. Порядок прохода судов по данному каналу определяется действующими в ФРГ с некоторыми изменениями Правилами плавания в Кильском канале 1939 года, согласно которым все суда пользуются свободой прохода в любое время суток после уплаты сбора. Плавание военных кораблей осуществляется после предварительного уведомления МИД ФРГ.

Для прохода судов прикаспийских государств через волжские каналы в каждом конкретном случае требуется специальное распоряжение Правительства РФ. Так, распоряжением Правительства РФ от 29.04.1998 № 503-р определен проход в 1998 году транспортных грузовых судов Азербайджанской Республики по внутренним водным путям Российской Федерации из Каспийского в Азовское море и обратно по разрешениям, выдаваемым в каждом отдельном случае Министерством транспорта России с уведомлением МИД России и Федеральной пограничной службы, с проведением пограничного, таможенного и других видов

¹ Примечательно, что Президент Республики Казахстан Н. Назарбаев, выступая на Петербургском международном экономическом форуме, предложил реализовать проект строительства Евразийского канала от Каспия до Черного моря, который будет на 1000 км короче, чем Волго-Донской канал. Он подчеркнул, что еще в 1936 году отраслевой народный комисариат подготовил технико-экономическое обоснование этого проекта. — *Примеч. авт.*

контроля в установленных пунктах пропуска через Государственную границу Российской Федерации.

Распоряжением Правительства РФ от 30.07.2005 № 1091-р в период навигации 2005 года был разрешен разовый проход по внутренним водным путям Российской Федерации казахстанских зверобойно-рыболовных судов «Тюлень-2» и «Тюлень-3» по маршруту Астрахань — Волго-Донской канал — Азов с проведением пограничного, таможенного и других видов контроля в портах, в которых открыты многосторонние пункты пропуска через Государственную границу Российской Федерации для международного пассажирского сообщения.

Следует признать, что руководство России вряд ли пойдет на установление какого-либо статуса в отношении волжских каналов по ряду причин, в числе которых особое место занимают вопросы экологической безопасности в прибрежной зоне. К примеру, 30 августа 2003 г. во время перевозки нефти танкером «Виктория» по Волго-Донскому каналу из-за разгерметизации корпуса судна произошла утечка в Волгу 2 тыс. т нефти, что могло обернуться серьезной экологической катастрофой для окружающей среды. При этом только затраты на ликвидацию последствий аварии составили 5 млн долл. США.

Кроме того, этот водный путь не позволяет использовать его в полной мере для грузовых перевозок, так как канал доступен для судоходства в период с мая по сентябрь (в остальное время бассейн Волги замерзает) и используемые в Каспийском море и в системе Волго-Донского канала суда не приспособлены для плавания в открытом океане.

Причем, если даже предположить, что волжские каналы получают статус водных путей международного значения, этот факт не может рассматриваться в пользу признания Каспия как замкнутого моря согласно Конвенции по морскому праву. По мнению Ю.Е. Федорова, «в действительности же уникальная ситуация Каспийского моря Конвенцией ООН по морскому праву не охватывается. В частности, ст. 122 и 123 Конвенции относятся к бассейнам или морям, окруженным двумя или более государствами и сообщающимися с другим морем или океаном через узкий проход. В этом их принципиальное отличие от Каспия: именно наличие прохода, соединяющего пространство замкнутого или полузамкнутого моря с Мировым океаном, не позволяет исключить в нем морепользование со стороны неприбрежных стран»¹.

То, что Каспийское море не рассматривалось международным сообществом как часть

Мирового океана, подтверждает Международная конвенция о грузовой марке, подписанная в Лондоне 5 апреля 1966 г.², в ст. 5 которой стороны определили, что «ничто в настоящей Конвенции не применяется к судам, совершающим плавание исключительно по Великим Озерам Северной Америки и по реке Св. Лаврентия... в Каспийском море, по рекам Ла-Плата, Парана и Уругвай и т. д.».

Но вышеприведенная норма не ставит точку в вопросе о том, является Каспий морем или нет. И главное здесь не столько в том, что Каспий не имеет естественной связи с Мировым океаном и поэтому не может считаться морем, сколько в нежелании признать его замкнутым морем большинством прикаспийских стран, имеющих на это право.

Признание Каспия морем на основании ст. 122 Конвенции по морскому праву не сняло бы, конечно, с повестки дня извечного вопроса: является Каспий озером или замкнутым морем? Но зато позволило бы создать условия для перехода сторон к практическому решению проблемы на основе разработанных международным сообществом правовых норм. И самое главное: такое признание можно было бы рассматривать как региональное соглашение о применимости норм международного морского права в решении вопроса об определении правового статуса Каспия с учетом его особенностей. При этом важно подчеркнуть, что в современном международном праве нет каких-либо запрещающих норм, которые отрицали бы применимость Конвенции по морскому праву и других международных актов к таким крупнейшим водоемам, как Каспий.

При решении вопроса о том, признать Каспий морем или озером, можно прийти к заключению, что СССР и Иран руководствовались международными нормами, применимыми к закрытым морям, что подтверждается межгосударственными документами и правовыми актами двух государств. Так, в письмах о Каспийском море стороны отмечали, что оно рассматривается как советско-иранское море³; согласно ст. 15 Договора о торговле и мореплавании от 25 марта 1940 г. стороны установили, что в отношении санитарных мер, подлежащих применению одной из них к судам, находящимся в портах другой стороны на Каспийском море, будут применяться постановления Международной санитарной конвенции, подписанной в Париже 26 июня 1926 г. с учетом тех оговорок, которые были сделаны каждой из договаривающихся сторон при подписании этой Конвенции; был установлен также один из важнейших принципов морского права в ст. 12 данного договора — свобода рыболовства

¹ Федоров Ю.Е. Правовой статус Каспийского моря // Исследование ЦМИ МГИМО. 1996. № 8. С. 10.

² Республика Казахстан присоединилась к данной Конвенции в соответствии с постановлением Кабинета министров Республики Казахстан от 04.03.1994 № 244. В 1988 году был принят Протокол к настоящей Конвенции. — *Примеч. авт.*

³ См.: Шестопалов В.Я. Персидский залив: проблема делимитации континентального шельфа. — М., 1982. С. 73.

на всей водной акватории Каспия, за исключением 10-мильной рыболовной зоны (тогда как при озерном статусе такая свобода, как правило, исключается); в 1955 году к ст. 2 Закона «О континентальном шельфе» Иран добавил положение о том, что в отношении Каспийского моря основой деятельности является международное право, относящееся к замкнутым морям.

В большинстве юридических изданий Каспий рассматривался советскими юристами как замкнутое море. С.В. Молодцов, классифицируя моря на открытые и закрытые, к последним относил Черное, Балтийское и Каспийское моря¹. Несколько иная классификация замкнутых морей представлена советским юристом А.С. Баховым, который выделял три категории замкнутых морей: 1) полностью замкнутые территориями двух или нескольких государств, не сообщающиеся с открытым морем (Каспийское море); 2) окруженные территориями двух или более государств, сообщающиеся с другими морями через один или несколько узких проливов, режим которых регулируется международной конвенцией (Черное и Балтийское моря); 3) окруженные территориями двух или нескольких государств и сообщающиеся с другими морями (Японское море, не имеющее конвенционного регулирования)². Здесь необходимо подчеркнуть, что начиная со второй половины 70-х годов XX века (в период 3-й Кодификации норм морского права) стало появляться все больше работ юристов-международников, считающих Каспий пограничным озером. В их числе следует особо выделить Р.Ф. Мамедова, посвятившего актуальным вопросам Каспия, замкнутым морям и озерам большое количество научных трудов. «Определение международно-правового статуса Каспия как пограничного озера, — утверждает Р.Ф. Мамедов, — осуществляется не столько из юридических соображений, сколько в силу наличия здесь обширных углеводородных ресурсов. Учитывая жизненно важные экономические интересы прибрежных государств, точки зрения всех прикаспийских государств должны быть подвергнуты серьезным обсуждениям»³. К числу немногих исследователей, считающих, что Каспий — море, относится С.Б. Дьяченко, который пишет: «Каспийское море с географической точки зрения часто определяют как крупнейшее озеро Земли. Однако такое определение небесспорно, ведь, судя по его размерам, истории его развития (Каспий был частью обширного древнего моря) и ряду

других характеристик, Каспий скорее является морем, нежели озером. Такая двойственность в определении таит в себе важные юридические последствия»⁴.

Из-за разногласий в позициях сторон по определению правового статуса Каспия было решено не поднимать вопрос о том, является ли морем или озером. Вследствие этого в тех международных договорах, которые заключили прикаспийские государства, отсутствует упоминание о юридической природе Каспия. По этому поводу Ю.Е. Федоров заметил, что «российскими дипломатами и экспертами вводится новое понятие — “внутриконтинентальный водоем”, который не является ни озером, ни замкнутым морем. Возникает в этой связи естественный вопрос — чем, собственно, в этом случае является Каспийское море, ибо в географии известны либо моря, либо озера? При этом термин “внутриконтинентальный водоем” сам по себе ничего не объясняет, ибо и озера, и замкнутые моря, и даже пруды относятся к этой категории. Элементарная логика требует, чтобы было дано более или менее исчерпывающее объяснение того, почему Каспийское море не является ни морем и ни озером, какова же его географическая природа»⁵.

По мнению большинства исследователей, содержащееся в ст. 122 Конвенции по морскому праву определение замкнутых и полузамкнутых морей не дает четкого правового и географического критерия, согласно которому можно было бы отнести какой-либо водоем к таким морям.

Принятое в рамках Конвенции по морскому праву определение замкнутого или полузамкнутого моря, как справедливо заметили исследователи, далеко от совершенства⁶. По нему трудно назвать число морей, которые могут считаться замкнутыми или полузамкнутыми; существенным недостатком является также то, что согласно определению ст. 122 Конвенции полузамкнутыми морями могут считаться океанические заливы⁷. Далее важно заметить, что вторая часть определения замкнутых или полузамкнутых морей ст. 122 Конвенции позволяет отнести к ним и Каспийское море. Российский исследователь Ю.Е. Федоров отмечает, что ст. 122 Конвенции содержит два признака, по которым моря могут относиться к полузамкнутым или замкнутым. Логично предположить, что первый признак, указанный в этой статье, относится к полузамкнутым, а второй — к замкнутым морям. В противном слу-

¹ См.: Молодцов С.В. Международное право. — М., 1957. С. 222.

² См.: Военно-морской международно-правовой справочник. — М., 1956. С. 53.

³ Мамедов Р.Ф. Международно-правовой статус Каспийского моря: вчера, сегодня, завтра. — Баку, 2006. С. 225.

⁴ Дьяченко С.Б. Проблема правового статуса Каспийского моря // Московский журнал международного права. 1995. № 3. С. 71.

⁵ Федоров Ю.Е. Указ. соч. С. 18.

⁶ См.: Мировой океан и международное право... С. 184.

⁷ Там же. С. 134.

чае авторам Конвенции не имело бы смысла выделять два типа морей — замкнутые и полузамкнутые¹.

Согласно определению, закрепленному в ст. 122 части IX Конвенции по морскому праву, «замкнутое или полузамкнутое море» означает залив, бассейн или море, окруженное двумя или более государствами и сообщающееся с другим морем или океаном через узкий проход, или состоящее полностью или главным образом из территориальных морей и исключительных экономических зон двух или более прибрежных государств».

Поскольку как теория международного права, так и нормы действующего международного морского права до сих пор не разработали общепринятого определения замкнутых и полузамкнутых морей, данные понятия нередко применяются как тождественные и не позволяют четко квалифицировать какое-либо морское пространство как замкнутое или полузамкнутое.

Вместе с тем разработчиками Конвенции по морскому праву целенаправленно не было сделано принципиальных изъятий для замкнутых и полузамкнутых морей с целью распространения на них универсальных положений международного морского права. Как отмечает К. Питтинджер, «изучение обзорного изложения протоколов Третьей конференции ООН по морскому праву, на которой обсуждалась концепция замкнутых и полузамкнутых морей, показывает, что статьи 122 и 123 были введены в конвенцию не с целью ограничения ее действия в отношении определенных типов морей, а в качестве признания того факта, что определенные типы морей связаны со специфичными проблемами, в особенности в отношении сохранения биологических ресурсов и контроля загрязнения, и что в качестве признания существ-

ования этих вопросов и попытки их разрешения в Конвенцию необходимо включить особые положения»². Эти «особые положения» включены в ст. 123, согласно которой «государствам, омываемым замкнутыми или полузамкнутыми морями, следует сотрудничать друг с другом в осуществлении своих прав и в выполнении своих обязанностей по настоящей Конвенции. Для этой цели они либо непосредственно, либо через соответствующую региональную организацию стремятся: а) координировать управление живыми ресурсами моря, их сохранение, разведку и эксплуатацию; б) координировать осуществление своих прав и обязанностей в отношении защиты и сохранения морской среды; в) координировать политику проведения научных исследований и осуществлять там, где это целесообразно, совместные программы научных исследований в данном районе; г) приглашать, когда это целесообразно, другие заинтересованные государства или международные организации для сотрудничества в претворении в жизнь положений настоящей статьи». Следует особо отметить, что ст. 123 Конвенции по морскому праву не затрагивает сотрудничества в отношении минеральных ресурсов моря, тем самым подтверждая исключительные права прибрежного государства на природные ресурсы на своем участке моря.

Таким образом, рассмотренные в настоящей статье актуальные вопросы правового статуса замкнутых и полузамкнутых морей не следует считать исчерпывающими. В ней были раскрыты в самом обобщенном виде наиболее злободневные проблемы, связанные с определением правового статуса и режима замкнутых морей, а также поставлены вопросы, которые будут более концептуально рассмотрены в дальнейших исследованиях автора.

¹ См.: Федоров Ю.Е. Указ. соч. С. 9.

² Питтинджер К. Делимитация границ по Каспийскому морю: обсуждение юридического контекста // Доклад на междунар. науч.-практ. конф. «Правовой статус Каспийского моря, проблемы и перспективы сотрудничества прикаспийских государств». — Алматы, 15—16 мая 1995 г. (Стенографический отчет). С. 75.