

# Морское право

## РЕЖИМ МОРЕПЛАВАНИЯ В ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫХ ПРОЛИВАХ: ИСТОРИЯ И СОВРЕМЕННОСТЬ

В.А. Константинов\*

Дальневосточные проливы (Лаперуза, Сангарский, Корейский и др.), соединяющие Охотское, Японское и Желтое моря между собой и с Тихим океаном, имеют чрезвычайно важное значение для международного судоходства. Поэтому к указанным проливам вполне применимо выработанное отечественной наукой общее понятие международного пролива, наиболее полно и точно сформулированное П.Д. Барабой: "Международные проливы — это соединяющие открытые моря и океаны (или две части одного и того же открытого моря) проливы, которые на протяжении длительного исторического периода служат мировыми водными путями, используемыми для международного судоходства, и вследствие этого являются открытыми для беспрепятственного прохода любых судов на основе принципа равенства всех флагов"<sup>1</sup>.

В зарубежной литературе встречаются самые разнообразные определения пролива вообще и международного пролива в частности. Так, например, датский юрист Э. Брюэль понимает под проливом в географическом смысле сужение моря до некоторой ограниченной ширины между районами суши, соединяющее два моря, а А.К. Жудро, рассматривая международный пролив, отмечает, что главным признаком последнего является его использование в течение длительного времени для международного судоходства<sup>2</sup>.

Анализ данных и иных определений позволяет сделать вывод о том, что различные авторы пытаются выделить одну из нескольких составляющих понятия международного пролива и представить ее в качестве основополагающего элемента этого понятия. В действительности же определение международного пролива, безусловно,

---

\*Преподаватель кафедры международного права Московской государственной юридической академии, помощник депутата Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации.

должно быть комплексным, включающим в себя, по крайней мере, два основных признака: географическое положение пролива, разделяющего две части суши, в качестве связующего звена между двумя частями морского пространства, а также использование его для международного судоходства.

Такая позиция нашла свое подтверждение и в решении Международного Суда ООН, где отмечалось, что решающим критерием определения международного пролива является географическое расположение последнего, в силу которого он соединяет две части открытого моря, и тот факт, что он используется для международного судоходства<sup>3</sup>. М.Л. Лопатин в связи с этим выделяет географический, функциональный и юридический (связь правовой квалификации проливов с юридической природой составляющих эти проливы вод) элементы содержания общего правового понятия международного пролива<sup>4</sup>.

Если географический элемент определения международного пролива представляется достаточно ясным, то его функциональная составляющая получила различное толкование в доктрине международного морского права. Поскольку интенсивность судоходства в каждом конкретном проливе неодинакова, некоторые ученые считают необходимым разделить проливы на универсальные (представляют интерес для всех или большинства государств мира) и региональные (представляют интерес лишь для государств определенного региона). От такого деления зависит и правовое регулирование указанных проливов, которое должно осуществляться соответственно на универсальном или региональном уровне.

Другая группа ученых не проводит различия между проливами в зависимости от степени интенсивности международного судоходства, считая тем самым, что любой пролив, соединяющий отдельные части Мирового океана, уже в силу данного факта представляет необходимый минимум интереса для международного судоходства. Таким образом, эти ученые ставят во главу угла географический элемент, не придавая первостепенного значения функциональному элементу и не рассматривая их в совокупности<sup>5</sup>.

Именно поэтому с целью уточнения содержания функционального элемента понятия международного пролива Э. Брюэль и предложил учитывать такие факторы, как количество проходящих через пролив судов, их общий тоннаж, принадлежность этих судов к широкому или ограниченному кругу государств, а также некоторые другие моменты, справедливо полагая при этом, что для отнесения морского пролива к категории международного должно иметь место его всеобщее использование для целей судоходства<sup>6</sup>.

Встречаются классификации проливов и по иным основаниям, в частности в зависимости от их правового режима (исторические проливы, проливы архипелагов, международные проливы и т.д.)<sup>7</sup>.

Исторически, под влиянием широкой заинтересованности государств в свободе мореплавания в открытом море, сложилась устойчивая практика свободного прохода судов всех флагов через проливы, ведущие из одного открытого моря в другое, что постепенно стало признаваться в качестве обычной нормы международного права<sup>8</sup>. Причем в данном случае речь идет, бесспорно, об обычной норме, сформировавшейся в результате длительной практики, что некоторые представители отечественной науки, в частности И.И. Лукашук, выделяют в самостоятельную группу (вид) обычных правовых норм, противопоставляя ее другой группе таких норм, созданных в результате признания нескольких или даже одного предшествующего акта<sup>9</sup>.

Факт наличия правовой нормы о праве судов всех государств использовать указанные проливы для беспрепятственного судоходства был подтвержден в решении Международного Суда ООН от 9 апреля 1949 г. по делу об англо-албанском инциденте в проливе Корфу, полностью перекрываемом территориальными водами Греции и Албании. Суд пришел к выводу, что "в соответствии с международным обычаем государства вправе без предварительного разрешения прибрежного государства проводить свои военные корабли через проливы, используемые для международного судоходства и соединяющие две части открытого моря, при условии, что такой проход является мирным"<sup>10</sup>.

Несмотря на это, вопрос о правовом режиме судоходства через конкретные проливы был и есть предметом регулирования в специальных международных соглашениях. Последние, по нашему мнению, можно разделить на два вида:

а) международные договоры, заключаемые с единственной или с одной из главных целей урегулировать правовой статус и порядок судоходства через пролив, которые детально регламентируют указанные вопросы (Копенгагенский трактат 1857 г. о режиме Балтийских проливов; Конвенция о режиме проливов 1936 г. (имеются в виду Черноморские проливы); Буэнос-Айресский договор 1881 г. о режиме Магелланова пролива и т.п.);

б) международные договоры, заключаемые с целью урегулирования широкого круга вопросов, которые в общей форме регламентируют правовой статус и порядок судоходства через пролив (Портсмутский мирный договор 1905 г. между Россией и Японией, касающийся режима проливов Лаперуза и Татарского; Соглашение между Японией и рядом европейских государств 1895 г., касающееся режима Тайваньского пролива, и т.п.).

Нашей позиции во многом созвучна и несколько иная классификация международных договоров о проливах, в соответствии с которой выделяются международные договоры, устанавливающие право-

вой режим пролива (договоры, указанные в пункте а), а также договоры, подтверждающие уже действовавший и признанный режим свободы прохода через пролив и устанавливающие не правовой статус самих проливов, а режим прилегающих к ним территорий (договоры, указанные в пункте б)<sup>11</sup>.

Как явствует из приведенной выше классификации, режим судоходства через дальневосточные проливы определяется либо международными договорами, относимыми ко второму виду, либо отсутствием таковых вообще, что означает применение к этим проливам правового режима, установленного нормами общего международного права.

Пролив Лаперуза, соединяющий Японское и Охотское моря, расположен между островами Сахалин и Хоккайдо. Этот пролив имеет огромное значение как для плавания вдоль тихоокеанского побережья нашей страны, так и для сообщений с портами Охотского моря, Сахалина и Камчатки. Несмотря на то что зимой пролив замерзает, он является лучшим и наиболее доступным проходом из Японского моря в соседние моря. Однако вследствие частых и густых туманов, сильных морских течений и изобилия подводных рифов и камней навигационные условия в районе пролива чрезвычайно сложны.

На основании Договора между Россией и Японией от 25 апреля (7 мая) 1875 г. (Петербургский трактат) через пролив Лаперуза проходила государственная граница двух государств. Статья 1 Петербургского трактата гласила: "Его Величество Император Японский, за Себя и Своих наследников, уступает Его Величеству Императору Всероссийскому часть территории острова Сахалина (Крафто), которою он ныне владеет, со всеми верховными правами, истекающими из этого владения, так что отныне означенный остров Сахалин (Крафто) весь вполне будет принадлежать Российской Империи и пограничная черта между Империями Российской и Японскою будет проходить в этих водах через Лаперузов пролив"<sup>12</sup>.

До окончания второй мировой войны режим пролива в общей форме определялся Портсмутским мирным договором, заключенным между Россией и Японией 23 августа (5 сентября) 1905 г. как результат завершения войны с участием этих государств. Статья 9 указанного договора гласила: "Российское Императорское Правительство уступает Императорскому Японскому Правительству в вечное и полное владение южную часть острова Сахалина и все прилегающие к последней острова, равно как и все общественные сооружения и имущество, там находящиеся. Пятидесятая параллель северной широты принимается за предел уступаемой территории. Точная граничная линия этой территории будет определена согласно постановлениям дополнительной статьи 2, приложенной к сему договору.

Россия и Япония взаимно соглашались не возводить в своих владениях на острове Сахалине и на прилегающих к нему островах никаких укреплений, ни подобных военных сооружений. Равным образом они взаимно обязуются не принимать никаких военных мер, которые могли бы препятствовать свободному плаванию в проливах Лаперузовом и Татарском<sup>13</sup>.

Положения Портсмутского мирного договора были подтверждены Русско-Японской (общеполитической) конвенцией от 31 января (13 февраля) 1907 г. и Конвенцией об основных принципах взаимоотношений между СССР и Японией от 20 января 1925 г. В последней содержалось упоминание о том, что "СССР соглашается, что договор, заключенный в Портсмуте 5 сентября 1905 г., остается в полной силе" (ст. 2)<sup>14</sup>. Несмотря на это, уполномоченный СССР Л.М. Карахан в ноте от 20 января 1925 г. указал, что "признание его правительством действительности Портсмутского договора от 5 сентября 1905 г. никоим образом не означает, что правительство Союза разделяет с бывшим царским правительством политическую ответственность за заключение указанного договора"<sup>15</sup>.

Тем не менее Япония в нарушение названных международных соглашений 7 октября 1937 г. издала закон о сохранении военной тайны, объявив зоной, запретной для мореплавания, воды около южной оконечности Сахалина и Северного Хоккайдо<sup>16</sup>. 28 июня 1938 г. поверенный в делах СССР в Японии Сметанин вручил министру иностранных дел Японии Угаки ноту в связи с задержанием и арестом команды советского судна "Рефрижератор № 1", потерпевшего аварию в проливе Лаперуза 31 мая 1938 г. при следовании из Владивостока в Охотское море.

В ноте указывалось на нарушение японской стороной ст. 9 Портсмутского мирного договора и ст. 11 Конвенции 1925 г., вследствие чего Правительство СССР заявило протест и ожидало, что Правительство Японии примет необходимые меры для восстановления в проливе Лаперуза и на его берегах режима, установленного Портсмутским мирным договором, и предпишет местным японским властям немедленно освободить "Рефрижератор № 1" вместе с его капитаном и командой, а также прекратить начатое против капитана судебное дело. Объяснения Японии сводились к тому, что "Рефрижератор № 1" оказался в запретной зоне, а также к тому, что в районе мыса Носяку-Нисоки находится укрепленный район<sup>17</sup>.

В заявлении народного комиссара иностранных дел Литвинова японскому послу Того от 25 ноября 1938 г., сделанном в ходе переговоров по поводу заключения советско-японской рыболовной конвенции, еще раз было указано на препятствия, чинимые Японией свободному плаванию советских судов в проливе Лаперуза со ссылкой на имеющиеся там военные зоны<sup>18</sup>. В ответе японского пра-

вительства от 8 декабря 1938 г. на вышеуказанное заявление Литвинова отмечалось, что запретные зоны в проливе Лаперуза не должны препятствовать свободной навигации советских судов. На это Литвинов заявил, что при отсутствии права возводить военные сооружения на берегах пролива там не должно быть запретных зон, но что он, во всяком случае, принимает к сведению заверение правительства Японии в том, что впредь не будет чиниться препятствий свободному плаванию советских судов в проливе<sup>19</sup>.

Однако в период второй мировой войны порядок судоходства через пролив Лаперуза еще более усложнился. Начиная со второй половины 1941 года Япония установила морские оборонительные зоны в проливе и требовала, чтобы за пять суток до прохода судов посылалось специальное предуведомление с указанием названия судна, даты прохода и направления движения. Кроме того, японское морское командование было наделено полномочиями осматривать проходящие через пролив суда<sup>20</sup>.

Советские корабли подвергались обстрелу и бомбардировке, задерживались на пути следования через пролив Лаперуза. 31 декабря 1941 г. советский посол в Токио заявил протест правительству Японии по поводу обстрела, бомбардировки и потопления советских кораблей. Всего за 1941—1945 годы было захвачено и потоплено 18 судов нашего государства<sup>21</sup>.

Огромное стратегическое значение пролива Лаперуза подтверждается еще и тем, что в период второй мировой войны он широко использовался советскими судами для транспортировки столь необходимых для нашей страны грузов, главным образом из США.

Так, 25 августа 1941 г. посол Японии в Москве Татекава сделал народному комиссару иностранных дел В.М. Молотову заявление о том, что отправка Соединенными Штатами во Владивосток купленных Советским Союзом материалов создает для Японии весьма деликатное и затруднительное положение, поскольку эти материалы (нефть, бензин и др.) провозят вблизи японской территории, ввиду чего правительство Японии просит, чтобы Советское правительство обратило серьезное внимание на это обстоятельство, в особенности на вопрос о путях и способах этих перевозок.

В ответ на указанное заявление правительство СССР подчеркнуло, что попытки воспрепятствовать осуществлению нормальных торговых отношений между Советским Союзом и США через дальневосточные советские порты оно могло бы рассматривать не иначе, как недружелюбный по отношению к СССР акт<sup>22</sup>.

После окончания второй мировой войны и поражения Японии Портсмутский мирный договор утратил силу, вследствие чего все установленные японскими властями ограничения для судоходства в проливе были отменены, однако каких-либо новых международно-

правовых соглашений, касающихся режима пролива Лаперуза, заключено не было. Это обстоятельство побудило наше государство поставить вопрос о статусе данного и некоторых других проливов на Сан-Францисской конференции, созванной с 4 по 8 сентября 1951 г. с целью заключения мирного договора с Японией. В выступлении главы советской делегации А.А. Громыко на Конференции 5 сентября 1951 г. предлагалось дополнить главу 3 проекта мирного договора с Японией, представленного США и Великобританией, новой статьей:

“1. Проливы Лаперуза (Соя) и Немуро по всему японскому побережью, а также Сангарский (Цугаро) и Цусимский должны быть демилитаризованы. Эти проливы будут всегда открыты для прохода торговых судов всех стран.

2. Проливы, указанные в пункте 1 настоящей статьи, должны быть открыты для прохода лишь тех военных судов, которые принадлежат державам, прилегающим к Японскому морю”<sup>23</sup>.

Поскольку данное предложение СССР не было поддержано на Конференции, режим судоходства через пролив Лаперуза и иные вышеуказанные проливы регулируется не специальными договорами, а нормами общего международного права — сначала Конвенцией о территориальном море и прилежащей зоне 1958 года и Конвенцией об открытом море 1958 года, а в настоящее время — Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г. (далее: Конвенция 1982 г.).

Как известно, часть III Конвенции 1982 года, регламентирующая правовой режим проливов, используемых для международного судоходства, выделяет четыре категории таких проливов в зависимости от их географического положения, вследствие чего эти проливы подчиняются действию различных правовых режимов.

1. Режим транзитного прохода применяется к проливам, используемым для международного судоходства между одной частью открытого моря или исключительной экономической зоны и другой частью открытого моря или исключительной экономической зоны (ст. 37 Конвенции 1982 г.), за исключением случая, когда пролив образуется островом государства, граничащего с проливом, и его континентальной частью, если в сторону моря от острова имеется столь же удобный с точки зрения навигационных и гидрографических условий путь в открытое море, или в исключительной экономической зоне (п. 1 ст. 38 Конвенции 1982 г.).

2. Режим мирного прохода применяется к проливам, расположенным между частью открытого моря или исключительной экономической зоны и территориальным морем другого государства, а также к проливам, которые исключены из сферы применения режима транзитного прохода согласно п. 1 ст. 38 (ст. 45 Конвенции 1982 г.).

3. Специальный режим применяется к проливам, проход в которых регулируется в целом или частично давно существующими и

находящимися в силе международными конвенциями, которые относятся специально к таким проливам (п. с ст. 35 Конвенции 1982 г.).

4. Режим свободы судоходства применяется к проливам, в которых имеется столь же удобный с точки зрения навигационных и гидрографических условий путь, проходящий в открытом море или в исключительной экономической зоне (ст. 36 Конвенции 1982 г.).

Необходимо отметить, что режимы транзитного и мирного прохода применяются в соответствии с п. *b* ст. 35 Конвенции 1982 года только к судам, следующим через территориальные воды припроливного государства, тогда как в случае их следования через исключительную экономическую зону или открытое море применяются положения Конвенции, регламентирующие соответственно правовой режим указанных морских пространств.

Ширина пролива Лаперуза составляет 23 мили<sup>24</sup>. Специалисты подсчитали, что если все прибрежные страны установят 12-мильную ширину своих территориальных вод, как это было признано большинством государств на Третьей Конференции ООН по морскому праву и закреплено в Конвенции 1982 года, то свыше 100 международных проливов, широко используемых для международного судоходства, в том числе и рассматриваемые нами дальневосточные проливы, могут оказаться перекрытыми территориальными водами<sup>25</sup>.

Однако в некоторых проливах законодательство Японии ограничивает ширину своих территориальных вод. Так, ст. 1 Закона Японии № 30 о территориальных водах от 2 мая 1977 г. устанавливает, что ширина территориальных вод Японии составляет 12 морских миль. Тем не менее п. 2 Дополнительных условий, которые являются неотъемлемой частью настоящего закона, предусматривает: "В настоящее время условия статьи 1 не должны применяться к проливам Лаперуза (на картах Соя Кайкио) и Цугару, или Сангарский (на картах Тугару Кайкио), Восточному проходу Корейского пролива (на картах Тусима Кайкио—Хигаси Суидо), Западному проходу Корейского пролива (на картах Тусима Кайкио—Ниси Суидо) и проливу Осуми (на картах Осуми Кайкио) (включая морские районы, прилегающие к этим водам и считающиеся их составными частями с точки зрения навигационного курса, обычно принимаемого судами, здесь и далее именуемые "специальными районами")".

Территориальные воды в специальных районах представляют собой морские районы, простирающиеся от исходной линии на 3 морские мили в сторону открытого моря и до линий, соединяющих с указанными границами"<sup>26</sup>.

Границы специальных районов и положение вышеуказанных линий определены ст. 3 и 4 Постановления Кабинета министров Японии № 210 от 17 июня 1977 г. о введении в действие Закона о



территориальных водах, а также таблицей-приложением к данному Постановлению<sup>27</sup>.

Таким образом, пролив Лаперуза полностью не перекрывается территориальными водами России и Японии, в силу чего часть его вод шириной около 8 миль подчиняется режиму свободы судоходства.

История мореплавания в некоторых других дальневосточных проливах во многом напоминает ситуацию с проливом Лаперуза.

Сангарский пролив (пролив Цугару) соединяет Японское море с Тихим океаном и разделяет японские острова Хоккайдо и Хонсю. Это единственный незамерзающий пролив в северной части Японского моря, являющийся кратчайшим путем из Владивостока, Находки и других портов Приморья в Тихий океан.

Если до второй мировой войны в данном проливе действовал режим свободы судоходства, то в период войны Япония объявила пролив, являвшийся в то время ее территорией, морской оборонительной зоной. Это означало полное закрытие пролива для доступа в него иностранных (главным образом советских) судов, что являлось грубым нарушением обычно-правовой нормы международного права о свободе судоходства через проливы, соединяющие две части открытого моря, а также советско-японского Пакта о нейтралитете от 13 апреля 1941 г.<sup>28</sup> Закрытие Сангарского пролива вынудило советские суда пользоваться другим, менее доступным и более опасным Корейским проливом<sup>29</sup>.

Как уже отмечалось, вопрос о статусе Сангарского пролива поднимался советской делегацией на Сан-Францисской мирной конференции наряду с обсуждением проблем правового статуса иных проливов, что, к сожалению, не повлекло за собой включение этих положений в Сан-Францисский мирный договор.

В настоящее время (как и ранее) режим судоходства через Сангарский пролив не урегулирован каким-либо специальным международным договором. Образующие часть пролива территориальные воды Японии подчиняются режиму, установленному вышеуказанными нормативными актами этого государства.

Поэтому Сангарский пролив, ширина которого составляет около 10 миль<sup>30</sup>, не перекрывается полностью территориальными водами Японии и имеет небольшую полосу морского пространства, в котором действует режим свободы судоходства.

Корейский пролив соединяет Японское море с Восточно-Китайским и Желтым морями и делится островом Цусима на два прохода — проход Крузенштерна и проход Броутона. В литературе западную часть пролива от острова Цусима до побережья Кореи иногда именуют Корейским проливом, а восточную часть от острова Цусима до побережья Японии — Цусимским проливом<sup>31</sup>.

Специальных международных соглашений, регламентирующих режим судоходства в Корейском проливе, как в прошлом, так и в настоящее время не заключалось.

В период второй мировой войны Япония всячески препятствовала свободному судоходству советских судов через пролив, что выражалось в установлении запретных зон и морских оборонительных районов в проливе, задержании, осмотре и потоплении судов нашего государства, а также в иных неправомерных действиях, аналогичных тем, которые были рассмотрены выше по отношению к плаванию в других проливах.

Хотя Корейский пролив и не был полностью закрыт для доступа в него советских судов, который осуществлялся с помощью специально установленных фарватеров для плавания, при проходе по указанным фарватерам несколько советских судов были потоплены. Так, 1 февраля 1942 г. был потоплен пароход "Ангарострой", а 17 февраля 1943 г. — торговые суда "Ильмень" и "Кола"<sup>32</sup>.

Даже после окончания второй мировой войны режим судоходства через Корейский пролив не стал полностью свободным и безопасным. Некоторые районы пролива американскими, японскими и южнокорейскими властями неоднократно объявлялись зонами, запретными или опасными для плавания, а также зонами проведения военных учений. В 1950 году, в период существенного обострения политической ситуации вокруг Кореи, вопрос о порядке судоходства через Корейский пролив встал особенно серьезно.

В ноте посла США в СССР министру иностранных дел СССР от 4 июля 1950 г. сообщалось, что Президент США отдал приказ о морской блокаде корейского побережья, которая устанавливалась немедленно.

В ответной ноте МИД СССР посольству США от 6 июля 1950 г. блокада Кореи рассматривалась как "новый акт агрессии", в силу чего Правительство СССР будет считать Правительство США "ответственным за все последствия этого акта и за весь ущерб, который может быть причинен интересам Советского Союза в связи с проведением упомянутой блокады"<sup>33</sup>. Подробнее позиция СССР по поводу ситуации вокруг корейского вопроса была изложена в заявлении заместителя министра иностранных дел СССР А.А. Громыко об американской вооруженной интервенции в Корею<sup>34</sup>. Указанная морская блокада распространялась и на прилегающую к корейскому побережью часть пролива.

Южнокорейские власти вопреки нормам международного права поставили под свой контроль воды в пределах так называемой линии Ри (Ли Сын Мана), проходящей в ряде мест на удалении более 60—100 миль от корейского побережья, где осуществлялись контроль за рыболовством, а также наблюдение за судоходством и полетами

самолетов. В проливе такая линия проходила в четырех милях к западу от острова Цусима<sup>35</sup>.

Ширина пролива составляет более 50 миль<sup>36</sup>. Поэтому за пределами территориальных вод Японии и Республики Корея воды пролива представляют собой район открытого моря (исключительной экономической зоны), где осуществляется свобода судоходства в соответствии с Конвенцией 1982 года. Внешняя граница территориальных вод Японии определяется на основании вышеуказанных нормативных актов этого государства, а Республики Корея — Законом о территориальном море и прилежащей зоне № 3037, опубликованным 31 декабря 1977 г., с поправками, внесенными Законом № 4986, опубликованным 6 декабря 1995 г., а также Президентским декретом № 9162 об обеспечении применения Закона о территориальном море и прилежащей зоне от 20 сентября 1978 г., с поправками, внесенными Президентским декретом № 13463 от 7 сентября 1991 г. и № 15133 от 31 июля 1996 г. (ст. 3)<sup>37</sup>.

Тайваньский пролив, отделяющий остров Тайвань от “основного Китая”, соединяет Восточно-Китайское и Южно-Китайское моря. Режим мореплавания в проливе был установлен Соглашением между Россией, Францией, Германией и Японией, заключенным посредством обмена нотами между полномочными представителями указанных государств в сентябре—октябре 1896 г. и касающимся возвращения полуострова Фын-тянь (Ляодун) и мореплавания в Формозском (Тайваньском) проливе.

В соглашении указывалось на то, что “Правительство его величества императора Японии признает за Формозским проливом значение большого международного морского пути и что посему этот пролив находится вне сферы его исключительного контроля или пользования. Правительство его величества императора Японии обязуется не уступать никакой державе островов Формозы и Пескадорских”<sup>38</sup>.

После обострения политической ситуации вокруг Тайваня режим судоходства через пролив осложнился. Тайваньские власти 5 апреля 1958 г. опубликовали специальное извещение, в котором было изложено требование, чтобы иностранные суда, следующие через Тайваньский пролив, пользовались проходом между островом Тайвань и Пескадорскими островами. От судов требовалось, чтобы они держались к востоку от середины Тайваньского пролива. Суда, проходящие вдоль западного побережья Пескадорских островов, должны были заранее сообщать об этом тайваньским властям<sup>39</sup>.

Наименьшая ширина пролива составляет около 70 миль<sup>40</sup>. Это означает, что за пределами территориальных вод КНР воды Тайваньского пролива представляют собой район открытого моря (исключительной экономической зоны). Статья 3 Закона КНР о тер-

риториальных водах и прилежащей зоне от 25 февраля 1992 г. устанавливает, что ширина территориальных вод Китая простирается на 12 морских миль. Поэтому за внешней границей указанных вод действует режим свободы судоходства и любые (в том числе и вышеназванные) ограничения этого режима являются нарушением норм международного права.

Каких-либо специальных международных соглашений о режиме Тайваньского пролива в настоящее время не существует. Проход через данный пролив на современном этапе осложнен тем, что в морях Юго-Восточной Азии широкое распространение получило пиратство, представляющее собой уголовное преступление международного характера, нарушающее свободу судоходства как одну из составных частей свободы открытого моря (ст. 100—107 Конвенций 1982 г.).

В заключение необходимо подчеркнуть, что Тайваньский пролив, в отличие от рассмотренных выше дальневосточных проливов, является стратегически менее значимым проливом, поскольку к востоку от острова Тайвань имеется вполне удобный с точки зрения навигационных и гидрографических условий путь для плавания по Восточно-Китайскому и Южно-Китайскому морям.

Как мы видим, все рассмотренные нами проливы не перекрываются полностью территориальными водами прибрежных государств. Это означает, что за пределами этих вод простирается исключительная экономическая зона этих государств. Статьи 33 и 73 Конвенции 1982 года, соответственно, в отношении прилежащей и исключительной экономической зоны предоставляют прибрежным государствам определенные права по обеспечению выполнения своих законов и правил, что может нарушить беспрепятственный проход иностранных судов через пролив.

Как известно, при транзитном или мирном проходе через территориальные воды прибрежного государства не должно быть никакого приостановления этого прохода (ст. 44 и п. 2 ст. 45 Конвенции 1982 г.). Чтобы избежать ситуации, при которой государство в своей исключительной экономической зоне получило бы больше прав по контролю за судоходством иностранных судов в проливе, чем в своих территориальных водах, образующих пролив, С.В. Молодцов указал, что в проливах шириной даже более 24 миль не могут устанавливаться прилежащие зоны, а судоходство в пределах исключительной экономической зоны в проливе должно строиться на основании принципа свободы судоходства в качестве обычно-правовой нормы общего международного права<sup>41</sup>.

На эту проблему обращали внимание и другие исследователи<sup>42</sup>.

Представляется, что позиция С.В. Молодцова наиболее полно и точно отражает главную мысль изложенных в Конвенции 1982 года

положений о свободе судоходства через проливы, используемые для международного судоходства, независимо от вида образующих их вод. Однако данный вопрос пока еще остается спорным и для его окончательного разрешения необходимо дополнение Конвенции 1982 года уточняющей нормой по указанной проблематике.

---

<sup>1</sup> См. Океан, техника, право.— М., 1972.— С. 21.

<sup>2</sup> См., например, *Лопатин М.Л.* Международные проливы и каналы: правовые вопросы.— М., 1985.— С. 13—14.

<sup>3</sup> Подробнее см., например, *Калинкин Г.Ф.* Режим морских пространств.— М., 1981.— С. 56.

<sup>4</sup> См. *Лопатин М.Л.* Указ. соч.— С. 14.

<sup>5</sup> Подробнее см. Там же.— С. 19.

<sup>6</sup> Подробнее см. *Brueel E.* International Straits.—Vol 1/1.— London, 1947.— P. 42—43.

<sup>7</sup> См., например, *Международное морское право. Учебное пособие.*— Л., 1969.— С. 147—148; *Океан, техника, право.*— С. 16—17.

<sup>8</sup> См., например, *Курс международного права (в семи томах).*— Т. 5.— М.: Наука, 1992.— С. 79.

<sup>9</sup> Подробнее см. *Лукашук И.И.* Обычные нормы современного международного права // *Московский журнал международного права.*—1994.— № 2.— С. 26.

<sup>10</sup> Цит. по *Молодцов С.В.* Правовой режим морских вод.— М., 1982.— С. 166.

<sup>11</sup> См. *Лопатин М.Л.* К вопросу о современном правовом режиме международных проливов // *Проблемы современного международного права. Сборник статей. Отв. ред. проф. Л.А. Моджорян.*—Вып. 6.— М., 1979.— С. 105—121.

<sup>12</sup> См. *Сборник действующих трактатов, конвенций и соглашений, заключенных Россией с другими государствами и касающихся различных вопросов частного международного права.*— Т. 1.— СПб., 1889.— С. 393—394.

<sup>13</sup> См. *Собрание важнейших трактатов и конвенций, заключенных Россией с иностранными державами (1774—1906).* Введ. и прим. проф. В.Н. Александренко.— Варшава, 1906.— С. 565.

<sup>14</sup> См. *Сборник договоров и других документов по истории международных отношений на Дальнем Востоке (1842—1925)* / Сост. Э.Д. Гримм.— М., 1927.— С. 213.

<sup>15</sup> Там же.— С. 217.

<sup>16</sup> Подробнее см. *Кутаков Л.Н.* История советско-японских дипломатических отношений.— М., 1962.— С. 190.

<sup>17</sup> См. *Известия.*— 1938.— 2 июля.

<sup>18</sup> См. *Известия.*— 1938.— 8 дек.

<sup>19</sup> См. *Известия.*— 1938.— 10 дек.

<sup>20</sup> Подробнее см. *Военно-морской международно-правовой справочник.*— М., 1956.— С. 140—141.

<sup>21</sup> Подробнее см. *Кутаков Л.Н.* Указ. соч.— С. 375—376.

<sup>22</sup> См. Внешняя политика Советского Союза в период Отечественной войны. Документы и материалы.— Т. 1.— М.: ОГИЗ, 1946.— С. 157—158.

<sup>23</sup> См. Правда.—1951.— 7 сентября.

<sup>24</sup> См., например, *Бараболя П.Д., Иванашенко Л.А., Колесник Д.Н.* Международно-правовой режим важнейших проливов и каналов.— М., 1965.— С. 57.

<sup>25</sup> Подробнее см. *Узунов Д., Бараболя П.* Проблема международных проливов на III Конференции ООН по морскому праву // *Морской сборник*.—1977.— № 8.— С. 86.

<sup>26</sup> См. Сборник договоров и законодательных актов зарубежных государств по вопросам мореплавания.— Т. 3, книга первая.— М., 1989.— С. 297.

*Примечание.* В некоторых отечественных источниках вместо термина “специальный район” употребляется термин “объявленный район”, а также дается несколько иная редакция указанного закона в целом, что, однако, никоим образом не влияет на суть рассматриваемых вопросов (см., например, *Сборник законодательных актов зарубежных государств по вопросам режима прибрежных вод*.— Ч. 2.— М., 1980.— С. 311—312).

<sup>27</sup> См. Сборник договоров и законодательных актов зарубежных государств по вопросам мореплавания.— С. 297—301.

<sup>28</sup> См., например, *Дипломатический словарь* (в трех томах).— Т. 3.— М., 1986.— С. 369—370.

<sup>29</sup> Подробнее см. *Кутаков Л.Н.* Указ. соч.— С. 376.

<sup>30</sup> См. Военно-морской международно-правовой справочник.— С. 141.

<sup>31</sup> Подробнее см. *Бараболя П.Д., Иванашенко Л.А., Колесник Д.Н.* Указ. соч.— С. 60.

<sup>32</sup> См. Военно-морской международно-правовой справочник.— С. 142.

<sup>33</sup> См. Правда.— 1950.— 7 июля.

<sup>34</sup> См. Правда.— 1950.— 4 июля.

<sup>35</sup> Подробнее см. *Международное морское право. Учебное пособие*.— С. 162—165.

<sup>36</sup> См. Военно-морской международно-правовой справочник.— С. 142.

<sup>37</sup> См. Сборник договоров и законодательных актов зарубежных государств по вопросам мореплавания.— Т.3, книга первая.— С. 181—187.

<sup>38</sup> См. Сборник договоров и других документов по истории международных отношений на Дальнем Востоке.— С. 103.

<sup>39</sup> Подробнее см. *Бараболя П.Д., Иванашенко Л.А., Колесник Д.Н.* Указ. соч.— С. 64.

<sup>40</sup> Там же.

<sup>41</sup> Подробнее см. *Молодцов С.В.* Указ. соч.— С. 190, 193.

<sup>42</sup> См. *Киселев В.А., Саваськов П.В.* Режим международных проливов и Конвенция ООН по морскому праву // *Советский ежегодник морского права*. 1985.— М., 1987.— С. 28—37; *Русина Н.Я.* Режим судоходства в проливах, используемых для международного судоходства, по Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. // *Конвенция ООН по морскому праву и международное судоходство / Сборник научных трудов под ред. А.Л. Колодкина*.— М., 1986.— С. 65—78.

*Статья поступила в редакцию в январе 1998 г.*