

ПРАВОВОЙ РЕЖИМ ЧЕРНОМОРСКИХ ПРОЛИВОВ В УСЛОВИЯХ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ И В СОВРЕМЕННОЙ ПОСЛЕВОЕННОЙ ОБСТАНОВКЕ

1. Виды проливов и основные начала правовой регламентации проливов в международном праве

Понятие проливов получило наиболее исчерпывающее определение на конференции 1929 г., посвященной кодификации международного права.

Подготавливая для кодификации вопрос о территориальных водах¹, конференция в п. 7 основ для дискуссии, выработанных под руководством комитета, различала, с одной стороны, 1) проливы между двумя открытыми морями и 2) между открытым и внутренним морем, а с другой стороны, 1) проливы, берега которых принадлежат одному государству, и 2) нескольким государствам.

Если берега проливов принадлежат одному государству и ширина их при входе не превосходит двойной ширины территориальных вод, все воды пролива рассматриваются как территориальные воды этого государства. Если берега проливов, не превышающих шириной двойной ширины территориальных вод, принадлежат нескольким государствам, то каждое государство обладает территориальными водами до середины пролива. Если ширина пролива является большей, территориальные воды подчиняются общим правилам.

Чтобы определить правовое положение проливов, гораздо существенней, однако, остановиться на том, какие моря соединяют данные проливами.

Если проливы соединяют открытое и внутреннее море, то эти проливы подчиняются режиму заливов, т. е. могут быть территориальными или даже внутренними водами данного государства. Если

проливы соединяют два открытых моря, то плавание в них должно быть свободным. Этот принцип встает в противоречие с правами прибрежных государств на территориальные воды, и он выдвигается с особой силой государствами, заинтересованными в навигации в проливах, хотя бы и неприбрежными (в первую очередь Англией и США).

Старый международный обычай, выросший из борьбы буржуазных государств за свободу морей, обеспечивает судам всех стран «право безвредного прохода» в территориальном море, т. е. свободу прохода как торговых, так и военных судов, однако без нарушения каких-либо интересов прибрежного государства.

Поскольку идет речь о правовом регулировании проливов, нет ничего удивительного в том, что именно интересы этого прибрежного или прибрежных государств выступают на первый план. Пролиты являются узлами морских торговых путей. Государство, обладающее берегами проливов, заинтересовано в ограждении своей безопасности. Будучи «стражем» пролива, оно стремится отстоять эту безопасность. В большинстве известных нам случаев это государство стремится поставить под свой контроль свободу мореплавания через проливы, вырабатывает ограничительные условия для осуществления права «безвредного прохода», стремится взимать пошлины за проход судов, издавать административную регламентацию в проливах, извлекать экономические выгоды и т. д.

Если одно из морей, к которым ведут проливы, является хотя и не внутренним морем (как, например, Азовское море), но географически изолированным, закрытым, то, помимо интересов «стража» проливов, на первый план выступают также интересы прибрежных стран такого географически изолированного моря. Как и страж проливов, прибрежные страны стремятся ограничить свободу плавания через проливы во всяком случае для некоторых категорий судов и поставить себя в более привилегированное положение, чем остальные державы.

С этой точки зрения любопытно остановиться на правовом регулировании балтийских и черноморских проливов.

Под знаком морских держав — США и Великобритании в Балтийском море при слабом страже проливов — Дании установилась принципиально полная свобода прохода через проливы торговых и военных судов. С другой стороны, разноречивые интересы прибрежных стран Балтийского моря (Швеция, Германия, Россия) препятствовали их объединению с тем, чтобы противопоставить себя «владычицам морей». Отсюда свобода прохода через датские проливы, начиная с 1857 г.

Надо заметить, однако, что, как только датские проливы попадали в руки сильной державы, положение круто изменялось. Так, во время мировой империалистической войны 1914—1918 гг. и во время второй мировой войны датские проливы попадали под контроль Германии, и Балтика оказывалась отрезанной от океана.

¹ Conference pour la codification du droit international, v. II, Eaux territoriales, 1929.

Иначе сложилось дело в Черном море, где в течение XIX в., точнее с 1841 г., было твердо установлено правило о разрешении прохода через проливы лишь торговым судам и о запрещении прохода военным судам не иначе, как с разрешения Турции.

Таким образом, правовой режим черноморских проливов не допускал полной свободы мореплавания, знал лишь ограниченную свободу, т. е. свободу прохода лишь для торговых судов. Нет сомнения, что такое положение создано как в силу политического соображения, так и благодаря игре разнозначения стража проливов — Турции, так и благодаря игре разнозначения интересов заинтересованных в пользовании проливами морских держав, а также под несомненным влиянием России как главной прибрежной державы. Другими прибрежными державами, как известно, явились во второй половине XIX в. Румыния и Болгария.

2. Севрский и Лозанский договоры, как этапы правового регулирования черноморских проливов

Указанное выше «древнее правило Порты Османской», как говорил договор 1841 г., сохранилось до империалистической войны 1914—1918 гг.

Победа Антанты и разгром стража проливов — Турции, а также временное отстранение Советской России от разрешения проблемы проливов привели к резкому сдвигу в правовой регламентации Босфора, Дарданеллы и Мраморного моря.

Статьи 37—61 Севрского мира исходят из того, что судоходство в проливах, включающих Дарданеллы, Мраморное море и Босфор, будет впредь открыто в мирное и военное время для всех торговых или военных судов и для военных и торговых воздушных судов без различия флага. Эти воды не будут подвергаться блокаде, «никакое право войны» не сможет осуществляться в них, и не смогут совершаться в них никакие враждебные акты (за исключением случаев, соответствующего решению Совета Лиги наций).

Для контроля над водами проливов и трехмильной полосой у каждого из входов в проливы была образована международная комиссия проливов (см. приложение к ст. 61). Проливы разоружались, укрепления должны были быть разрушены (ст. 177—180). Европейский берег проливов должен был перейти к Греции, и за Турцией сохранялся лишь азиатский берег проливов.

Как известно, победа кемалистской Турции привела к тому, что Севрский мир не вступил в действие. Однако его постановления о проливах в значительной степени пережили остальные нормы этого почти сразу отмененного договора.

В пришедшем к нему на смену Лозанском договоре 1923 г. договаривающиеся стороны согласились в ст. 23 по отношению к проливам «признать и провозгласить принцип свободы прохода в судоходстве по морю и в воздухе как в мирное время, так и в военное время». Приведенная статья отсылала вместе с тем к особой конвенции о проливах, одновременно подписанной.

В двадцати статьях этой конвенции и в особом приложении к ней провозглашается принцип свободы прохода и судоходства по морю и в воздухе в соответствии со ст. 23 договора. Берега проливов остаются и по этой конвенции демилитаризованными. Сохраняется и международная комиссия проливов. Однако оба берега проливов на этот раз являются турецкими.

Лозаннская конвенция содержала особые постановления для мирного времени и для состояния войны, в которой участвует Турция или во время которой Турция сохраняет нейтралитет.

В мирное время конвенция гарантирует полную свободу прохода для торговых судов как днем, так и ночью. Что касается военных судов, посылаемых в Черное море, то их тоннаж не должен превышать тоннажа самого сильного флота прибрежной державы. Однако за неприбрежными странами сохраняется во всяком случае право посылки в Черное море военного флота тоннажом в 30 тыс. тонн.

В военное время при нейтралитете Турции сохраняется полная свобода торгового судоходства. Что касается военного флота, то ограничения тоннажа «не применяются к воюющим государствам и ущерб их правам воюющих в Черном море».

Наконец, в военное время, когда Турция является воюющей стороной, сохраняется свобода торгового и военного судоходства нейтральных стран, однако с обязательной лозаннской проводкой. Турция, пользуясь правом воюющей державы, освобождается от соблюдения правил о демилитаризации проливов.

Как видно из краткого изложения конвенции, Турция, по Лозанскому договору, не была еще «хозяйкой» проливов. В связи с этим ее безопасность в проливах гарантировалась Советом Лиги наций.

Не удовлетворяла Лозаннская конвенция и СССР. Как известно, в процессе переговоров делегация СССР (в лице Чичерина) выдвинула советский проект, исходивший из закрытия проливов для военных судов. Как видно из сказанного, этот проект был отвергнут Лозаннской конференцией. Не была решена конференцией и точка зрения советской делегации, по которой Черное море являлось «закрытым морем прибрежных государств».

3. Основные проблемы правовой регламентации проливов на конференции в Монре

В июне-июле 1936 г. состоялась конференция в Монре для пересмотра правовой регламентации проливов. Созыв конференции имел место по инициативе Турции, ссылавшейся на резкое изменение политической обстановки и на то, что гарантии Лиги наций являлись уже неэффективными.

Турция требовала и получила право вновь милитаризовать проливы. В своем проекте конвенции и правам прибрежных государств она не привлекла большого внимания и правам прибрежных госу-

дарств. Отстоять эти интересы и, значит, интересы СССР было задачей советской делегации.

Основным противником советской делегации на конференции в Монтре была делегация английская, выдвигавшая, как этого совершенно естественно было ожидать, принцип свободы проливов. Английская делегация выдвинула в частности свой проект конвенции, касавшийся наряду с турецким предметом рассмотрения конференции. Советская делегация в процессе рассмотрения конвенции выдвинула ряд поправок к упомянутым проектам.

Основной спор между советской и английской делегациями развернулся в двух направлениях, вокруг двух вопросов:

1) должно ли быть дано какое-либо преимущество интересам прибрежных черноморских государств по сравнению с нечерноморскими державами в вопросе о безопасности на Черном море и

2) необходимо ли установить ограничения для тоннажа военных судов нечерноморских держав, проходящих в Черное море.

В обоих этих вопросах советская делегация добилась определенных результатов.

Теоретической основой спора по указанным вопросам явился вопрос о правовом положении Черного моря.

Выступая в прениях, советский делегат т. Литвинов заявил, что Черное море должно рассматриваться, как закрытое море. Ввиду этого лучшим выходом из этого положения явилось бы закрытие черноморских проливов для входа военных судов всех прибрежных стран. Если бы, однако, такое решение не было принято и поскольку оно не будет принято, следует во всяком случае провести различие между правами прибрежных держав и держав не прибрежных¹.

Выступление Литвинова встретило возражения со стороны английской делегации, поддержанной японским делегатом.

Глава английской делегации лорд Стэнхоп немедленно заявил, что Черное море является морем международным², а другой английский делегат Рендель подчеркнул, что это море является международным и открытым³. Японский делегат Йошитоми также говорил о «международном море»⁴.

Эти выступления вызвали реплику т. Литвинова, что высказанная английскими делегатами точка зрения «не разделяется советским правительством»⁵.

Промежуточную позицию заняли французская и турецкая делегации. Французский делегат Поль Бонкур высказался в том смысле, что «юридически Черное море является морем открытым, однако точки зрения географической оно находится в особом положении»⁶.

Ту же мысль, но в менее четкой форме выразили и турецкие делегаты Арас и Менеменджоглу. Арас ограничился замечанием об особом положении Черного моря (*un cas special*)⁷. Что касается Менеменджоглу, то он позволил себе характеризовать Черное море, как «не совсем» открытое (*n'est pas tout à fait ouvert*)⁸.

Спор велся с большим напряжением и вызывал необходимость четких определений. Любопытно в частности отметить, что поскольку говорилось о безопасности прибрежных государств, то в вырабатываемых конференцией текстах сначала говорилось о безопасности черноморских государств без всяких ограничений (*des Etats riverains de la Mer Noire*), а затем указывалось, что речь идет о безопасности этих государств лишь на Черном море (другими словами, говорилось о *securite dans la Mer Noire*)⁹.

Подводя итоги этому спору, Литвинов заявил⁴, что конвенция в Монтре гарантирует торговому судоходству неограниченную свободу прохода через проливы. По мнению Литвинова, конференция приняла также, хотя и не в достаточной степени, особые права прибрежных черноморских государств, поскольку идет речь об их безопасности в Черном море, так же, как и особое географическое положение Черного моря, к которому не могут быть полностью применены общие постановления об «абсолютной свободе морей».

Нельзя, однако, не заметить, что конвенция в Монтре хотя и оговорила особые права прибрежных государств, однако она подчеркнула в своей 1-й статье общий «принцип права свободы и мореплавания в проливах», следуя в этом отношении предложению, внесенному на конференции английской делегацией¹. При этом принцип, провозглашаемый ст. 1 конвенции, имеет, как это специально оговаривает ст. 28 конвенции, «срок действия без ограничения времени», в то время как вообще конвенция была заключена на 20-летний срок.

Поскольку нормы конвенции в Монтре были выработаны всего 9 державами (не считая Турции, Англией, Францией, СССР, Японией, Румынией, Болгарией, Грецией и Югославией), естественно, ставится вопрос о том, связывают ли эти нормы только подписавшие конвенцию державы или в все остальные державы, суда которых проходят через проливы. Другими словами, вопрос идет о том, являются ли нормы конвенции в Монтре не только нормами, связывающими держав-контрагентов, но и нормами европейского общего международного права.

Следует подчеркнуть, что, по мнению всех участников конференции в Монтре, в том числе и Турции, с особой энергией выступавшей в пользу этого мнения, договор в Монтре является догово-

¹ Actes de la conference de Montreux, 1936, p. 33.

² Там же, стр. 44.
³ Там же, стр. 83.
⁴ Там же, стр. 202.
⁵ Там же, стр. 85.
⁶ Там же, стр. 96.

⁷ Там же, стр. 45.
⁸ Там же, стр. 109.
⁹ Там же, стр. 121.
¹ Там же, стр. 181.
² Там же, стр. 220.

нормой, а не договором-делкой и должен рассматриваться как составная часть европейского международного права, обязующего все вообще морские державы.

Копенгаген в Монте присоединилась в 1938 г. также Италия, не участвовавшая в конференции и не подписавшая конвенции, а в связи с политической обстановкой времени созыва конференции в связи со своим разрывом с лигвационными кругами.

4. Специальные постановления конвенции в Монте о режиме черноморских проливов во время войны

Особо интересными представляются те постановления конвенции в Монте, которые учитывают состояние войны и говорят о режиме проливов во время войны.

Конвенция в Монте различает три состояния: 1) когда Турция является воюющей стороной; 2) когда Турция, не являясь воюющей, считает себя находящейся под угрозой военной опасности и 3) когда Турция не является воюющей стороной.

Во время войны, когда Турция является воюющей стороной, торговые суда, не принадлежащие к стране, находящейся в войне с Турцией, пользуются правом свободы прохода и плавания в проливах.

Однако это право предоставляется им лишь в том случае, если:

- 1) эти суда никоим образом не оказывают содействия противнику (см. ст. ст. 45—47 Лондонской морской декларации 1909 г.);
- 2) они будут входить в проливы днем;
- 3) они будут осуществлять свой проход по пути, указываемому турецкими властями.

Что касается прохода военных судов, то этот проход будет зависеть исключительно от усмотрения турецкого правительства.

Особые нормы устанавливаются конвенцией на тот случай, если бы Турция считала себя находящейся под угрозой непосредственной военной опасности.

Торговые суда и в этом случае будут пользоваться правом свободы плавания в проливах, соблюдая следующие правила:

- 1) суда должны входить в проливы днем;
- 2) проход судов должен совершаться по пути, указываемому турецкими властями;
- 3) проводка лодчанами может быть сделана обязательной, во всяком случае останется бесплатной.

Приход военных кораблей и в этом случае, хотя Турция еще не пожелала, поставлен в зависимость от усмотрения турецкого правительства.

Однако военные корабли, прошедшие проливы и оказавшиеся отделенными от портов своей основной стоянки, могут вернуться в эти порты. Турция предоставляет право отказывать в этом в отношении военных кораблей государства, позиция которого создала угрозу Турции.

Вышеприведенные постановления конвенции, применение которых зависит от решения Турции считать себя находящейся под угрозой, вызвали большие возражения на конференции. Ряд участников конференции считал, что нельзя применение этих норм ставить в зависимость от единоличного решения Турции.

Ввиду этого применение этих норм Турцией было поставлено под контроль всех договаривающихся держав и Совета Лиги наций. Последняя ссылка утратила в настоящее время значение. Но и контроль договаривающихся держав во время второй мировой войны не осуществлялся.

Во время второй мировой войны Турция не объявляла о том, что она считает себя находящейся под угрозой, хотя и ввела режим, предусмотренный конвенцией в Монте на этот случай «угрозы» существованию Турции.

Наиболее сложными являются статьи конвенции в Монте, говорящие о регулировании проливов во время войны, если Турция не является воюющей стороной.

Необходимо сразу же подчеркнуть, что употребление термина «невоюющая сторона» отнюдь неслучайно. Как турецкий проект, так и английский проект говорили в этом случае о «нейтральной Турции».

Однако на конференции ряд делегатов, в том числе Политис¹ и румынский делегат Пелла², указали, что пакт Лиги наций и пакт Бриана — Келлога обязывают проводить различие между агрессором и жертвой и отказаться от устарелого, по их мнению, понятия нейтралитета. В связи с этим конвенция в Монте говорит в этом случае о Турции как невоюющей стороне.

Конвенция устанавливает различные правила для торговли судов, военных судов воюющих держав и военных судов всех остальных держав.

Торговые суда, независимо от флага и груза, пользуются правом свободы прохода и плавания проливами днем и ночью.

Однако, как это отмечалось уже выше, Турция в условиях второй мировой войны предъявила требование прохода судов лишь днем и лишь по определенному маршруту, т. е. частично ввела в действие нормы, рассчитанные на состояние угрозы Турции.

Военные суда всякой воюющей державы не имеют права проходить через проливы во время войны (постановление, принятое по предложению г. Литвинова)³.

Однако «военные корабли воюющих держав, прибрежных или неприбрежных к Черному морю, отделенные от портов своей основной стоянки, могут вернуться в эти порты». При этом военным ко-

¹ Там же, стр. 50.

² Там же, стр. 91.

³ Там же, стр. 50. Однако воюющие державы могли проводить военные корабли через проливы во исполнение устава Лиги наций — постановление, утрачивавшее к началу второй мировой войны практическое значение.

гражданских держав воспрещается в проливах: а) производить всякого рода захваты; б) осуществлять право осмотра и в) пропускать какие-либо враждебные действия.

Что касается военных судов остальных держав, то они и в случае войны продолжают пользоваться правом прохода и плавания в проливах. Однако конвенция проводит здесь резкое различие между военными кораблями прибрежных к Черному морю держав и кораблями всех остальных держав.

Как известно, конвенция предоставляет прибрежным державам право прохода через проливы как и направления к Черному морю, так и в обратном направлении, т. е. в Средиземное море, военные суда без ограничения тоннажа и класса, т. е. в том числе и линейные суда и подводные лодки. Однако, если тоннаж проходящего пролива отряда превышает 15 тыс. тонн, то прибрежные державы могут пропускать через проливы лишь одно линейное судно, экспортируемое не более чем двумя миноносцами.

Что касается остальных, т. е. неприбрежных держав, не участвующих в войне, то они могут направлять в Черное море и выводить оттуда отряды в общей сложности не более 30 тыс. тонн (а для каждой отдельной державы 20 тыс. тонн), и притом состоящие исключительно из легких надводных судов, небольших бивых судов и вспомогательных судов. В интересах Турции было постановлено, что проходить одновременно через проливы могут отряды тоннажом не более 15 тыс. тонн, состоящие притом не более чем из 9 кораблей¹.

Поскольку конвенция в Монте проводит отмеченное выше различие между режимом, установленным для торговых морских судов, и режимом прохода проливов военными кораблями, следует указать, что понятие военного судна раскрывается приложениями 2 и конвенции, воспроизводящим нормы лондонского морского договора 1936 г.

Приложение 2 дает определения тех требований, которые предъявляются к 1) линейному кораблю, 2) легкому подводному кораблю, 3) малому боевому судну, 4) вспомогательному судну, 5) подводной лодке и 6) авианосцу.

Необходимо в данной связи подчеркнуть, что пролет над проливами военных воздушных судов полностью исключается конвенцией в отличие от тех норм, которые содержались в Лозаннской конвенции 1923 г. Конвенция в Монте регулирует (ст. 23) лишь пролет гражданских воздушных судов, и притом исключительно по указанным для них Турцией воздушным маршрутам.

¹ В настоящей статье оставляются в стороне другие, более подробные, постановления конвенции: 1) о проходе вспомогательных кораблей военного флота, исключительно приспособленных для перевозки жидкого или иного топлива (ст. 9); 2) о проходе подводных лодок (ст. 12) только днем, на поверхности и в одиночку; 3) о проходе судов, делающих визит турецкому правительству по его приглашению (ст. 17); 4) о проходе судов, посылаемых для гуманитарных целей, однако тоннажом не более 8 тыс. тонн (ст. 18) и т. д.

Хотя пролет над проливами военных воздушных судов исключается конвенцией (ст. 15), однако, как видно из текста приложения 2 и прений, имевших место на конференции, авианосцы по-прежнему имеют право прохода через проливы с тем, однако, условием, чтобы во время прохождения авианосцем пролива с его валубы не поднимались в воздух самолеты.

Технические определения приложения 2 воспроизводят, как было уже сказано, нормы лондонского договора, где, однако, имелось еще упоминание о 7-м классе военных кораблей, именно кораблей водоизмещением менее 100 тонн. Лондонский морской договор говорит о том, что «малыми кораблями являются надводные корабли, входящие в состав военного флота, стандартное водоизмещение которых не превышает 100 тонн». Рассматриваемое приложение к конвенции в Монте такого постановления не содержит.

Таковы постановления конвенции в Монте, говорящие специально о режиме черноморских проливов во время войны. В свете этих постановлений следует рассмотреть практику Турции в отношении режима проливов после вовлечения во вторую мировую войну Советского Союза.

5. Нарушения конвенции в Монте во время второй мировой войны

События второй мировой войны показали, что постановления конвенции в Монте не обеспечили безопасности черноморских держав и не могли предотвратить использования черноморских проливов во враждебных этим державам целях.

Державы оси проводили через проливы в Черное море и из Черного моря свои военные и вспомогательные военные суда, что вызывало демарши советского правительства и его протесты турецкому правительству по поводу следующих фактов¹.

9 июля 1941 г. германское командование провело через проливы в Черное море немецкое сторожевое судно «Зесфальке»; в августе 1941 г. турецкие власти дали разрешение на проход через проливы в Черное море итальянскому вспомогательному военному судну «Тарнико»; в 1942 и 1943 гг. через проливы неоднократно пропускались германские быстроходные десантные баржи; в конце мая и начале июня 1944 г. имел место ряд случаев прохода через проливы из Черного моря в Эгейское море немецких военных и военно-вспомогательных судов различного тоннажа типа «ЭМС» (8 судов) и «Кригстранспорт» (5 судов), участвовавших в военно-морских операциях в Черном море. При этом упомянутые факты далеко не исчерпывают всех случаев допущенных Турцией нарушений конвенции.

¹ Центральные московские газеты от 14 августа 1945 г.

6. Вопрос о пересмотре конвенции в Монте в послевоенной обстановке

На Берлинской конференции трех держав (СССР, США и Великобритания) 17 июля — 2 августа 1945 г. ее участники признали в результате предложения СССР, что конвенция в Монте должна быть пересмотрена как не отвечающая условиям настоящего времени. Вопрос о пересмотре решено было сделать темой непосредственных переговоров между каждой из трех держав и турецким правительством.

7 августа 1946 г. советское правительство направило турецкому правительству соответствующую ноту¹, в которой выдвинуло свои предложения об установлении для проливов нового режима:

1) проливы должны быть всегда открытыми для прохода торговых судов всех стран;

2) проливы должны быть всегда открытыми для прохода военных судов черноморских держав;

3) проход через проливы для военных судов нечерноморских держав не допускается, за исключением особо предусмотренных случаев;

4) установление режима проливов как единственного морского пути, ведущего из Черного моря и в Черное море, должно являться компетенцией Турции и других черноморских держав;

5) Турция и СССР как державы, наиболее заинтересованные и способные обеспечить свободу торгового мореплавания и безопасность в проливах, организуют совместными средствами оборону проливов для предотвращения использования проливов другими государствами во враждебных черноморским державам целях.

В своей ответной ноте от 22 августа 1946 г. турецкое правительство согласилось положить в основу обсуждения будущего режима черноморских проливов три первых пункта предложений советской ноты от 7 августа 1946 г., указав при этом, что оно «сделает в отношении упомянутых пунктов некоторые оговорки и дальнейшее». Однако турецкое правительство выдвинуло вместе с тем возражения против 4 и 5-го пунктов советских предложений, заявляя, что установление нового режима проливов лишь черноморскими державами «якобы поведет к игнорированию интересов других держав» и что организация обороны проливов совместными средствами Турции и СССР «будто бы не совместима с суверенными правами Турции и даже якобы ликвидирует ее безопасность и независимость».

24 сентября 1946 г. советское правительство направило турецкому правительству новую ноту, вновь подтверждая свою точку зрения на то, что конвенция о проливах 1936 г. не помещала вражеским державам использовать проливы для прохода военных и

военно-вспомогательных судов или во враждебных черноморским державам целях и не обеспечила безопасности этих держав. Вместе с тем советское правительство указало, что из турецком правительской войны положение, поскольку оно, это правительство, не справилось со своей задачей «стража проливов».

Советское правительство выразило удовлетворение по поводу того, что турецкое правительство «готово принять за основу» три первых пункта советских предложений от 7 августа 1946 г. Вновь подтверждая пункт 4 этих предложений, советское правительство вновь подтвердило свой взгляд «на особое положение Черного моря, как закрытого (разрядка автора — С. К.) моря. Такое положение означает, что черноморские проливы являются морскими путями, ведущими к берегам ограниченного числа держав, именно к берегам нескольких черноморских держав. Вполне естественно, что Советский Союз и другие черноморские державы наиболее заинтересованы в урегулировании режима черноморских проливов, причем их положение в данном случае не сравнимо с положением других держав. Назначение черноморских проливов, ведущих в закрытое Черное море, совершенно отлично от назначения таких мировых водных путей, какими, например, являются Гибралтарский пролив или Суэцкий канал, которые дают проход не какому-то ограниченному кругу государств. Справедливым явится установление такого режима в проливах, который соответствовал бы, прежде всего, особому положению и безопасности Турции, СССР и других черноморских держав» (Румынии и Болгарии. — С. К.).

Отмечая, что даже конвенция в Монте содержит ряд норм, устанавливающих преимущественное положение черноморских держав, советская нота напоминает, что во взаимоотношениях между Советским государством и Турцией еще в 1921 г. в советско-турецком договоре от 16 марта было признано, что международный статут Черного моря и проливов должен быть установлен особой конференцией из делегатов прибрежных стран «при условии, что вынесенные ею решения не нанесут ущерба полному суверенитету вынесенные ею решения не нанесут ущерба полному суверенитету Турции, равно как и безопасности Турции». Таким образом, п. 4 ноты СССР от 7 августа «полностью соответствует ... договорам, подписанным Турцией». «Принцип установления режима проливов, который признан в этих договорах как Турцией, так и Советским Союзом, действительно отвечает законным интересам всех черноморских держав и отнюдь не находится в противоречии с интересами других государств, заинтересованных в упрочении всеобщего мира и безопасности народов».

Обращаясь к пункту 5 советских предложений от 7 августа 1946 г., советская нота от 24 сентября 1946 г. подтверждает мнение советского правительства, «что только совместными силами Турцией и Советский Союз могут обеспечить как свободу торгового мореплавания, так и безопасность в проливах... осуществление укре-

¹ Центральные московские газеты от 14 августа 1946 г.

² Центральные московские газеты от 28 сентября 1946 г.

занного советского предложения отнюдь не должно затронуть суверенитет Турции и, вместе с тем, должно в наибольшей мере соответствовать интересам ее безопасности, поскольку совместные мероприятия Турции и Советского Союза могут обеспечить охрану проливов в большей мере, чем мероприятия одной Турции. Отказ Турции от совместной с Советским Союзом обороны проливов лишает черноморские державы возможности гарантировать должную безопасность в этом районе».

Вновь обращаясь к событиям второй, а также первой мировой войны и к «внезапному проходу» через проливы в 1914 г. немецких крейсеров «Гебен» и «Бреслау», нота указывает, что «все это учитывается предложением о совместной советско-турецкой обороне проливов, имеющей целью обеспечить надежную оборону проливов как в интересах Турции, так и в интересах других черноморских держав, что не может быть в полной мере обеспечено одной только Турцией... Было бы неправильно забывать, что советское черноморское побережье, простирающееся на 2100 километров, открывает доступ к экономически важнейшим районам страны, в силу чего необходимость обеспечения его безопасности при непосредственном участии Советского Союза в обороне проливов вытекает из жизненных интересов СССР». В заключение нота от 24 сентября 1946 г. указала, что советские предложения «находятся в полном соответствии с принципами и целями» Организации Объединенных наций. «Это предложение обеспечивает не только общие интересы международной торговли, но оно также создает условия для поддержания безопасности черноморских держав и тем самым содействует укреплению всеобщего мира».

Таково состояние вопроса о черноморских проливах в настоящее время (15 октября 1946 г.). Отказываясь удовлетворить законные требования советского правительства, турецкое правительство, как отмечается в советской ноте от 24 сентября 1946 г., «не сделало даже попытки совместного рассмотрения соответствующих предложений СССР» и «не выслушало каких-либо конкретных соображений советского правительства по этому вопросу».

Между тем только путем непосредственных переговоров между СССР и Турцией можно восстановить дружественные, основанные на доверии отношения обеих стран, в результате чего можно будет осуществить пересмотр конвенции в Монте, ныне совершенно незрелый.

