

**Международные проливы: регулирование, география и конфликты****International straits: regulation, geography and conflicts**

*Хасая Николай Муртазович*  
студент бакалавриата,  
МГУ им. М. В. Ломоносова,  
РФ, г. Москва  
e-mail: nikolai.khasaya@gmail.com

*Nikolay Khasaya*  
Undergraduate student,  
Moscow State University,  
Russia, Moscow

**Аннотация.**

Цель настоящей статьи – комплексно охарактеризовав международные проливы, выявить основные закономерности и тенденции их использования. Кроме изучения исторического и современного правового режима таких водных путей, в работе анализируется география и аспекты использования проливов и их роль в международных отношениях, с опорой на тексты международных договоров и с использованием описательного, картографического и математико-статистического методов исследования. Статья доказывает, что география важнейших международных проливов подчиняется общему распределению морских перевозок – большая часть этих водных путей относится к Атлантике, второе место занимает Тихий океан, – а роль проливов в качестве границ между государствами часто вызывает конфликты (наиболее обостренная обстановка наблюдается в ближневосточных проливах), причины которых различны, но практически всегда сводятся к борьбе за ресурсы.

**Annotation.**

The purpose of this article is to identify the main patterns and trends in use of international straits via comprehensively describing them. In addition to studying the historical and modern legal regimes of such waterways, the work analyzes the geography and aspects of use of the straits and their role in international relations, based on the texts of international treaties and using descriptive, cartographic and mathematical-statistical research methods. The article proves that the geography of the most important international straits is a subject to the general distribution of maritime traffic – most of these waterways belong to the Atlantic, the second place is taken by the Pacific Ocean – and that the role of straits as borders between states often causes conflicts (the most aggravated situation is observed in the Middle East straits), the reasons for which are different but almost always boil down to the struggle for resources.

**Ключевые слова:** география транспорта, государственные границы, международное право, международные отношения, морское право, ООН, территориальные споры.

**Key words:** transport geography, state borders, international law, international relations, maritime law, the UN, territorial disputes.

**Введение.** Морская торговля с древних времен является важным компонентом социального и экономического прогресса, а в настоящий момент морской транспорт – это важнейшая часть современной транспортной системы. Ежегодно в мире перевозится более 100 млрд т грузов, из которых  $\frac{4}{5}$  обслуживают именно морские перевозки, общая протяженность которых превышает миллионы километров. «Контейнерная революция» и продолжающаяся либерализация международной торговли позволяют говорить о том, что морской транспорт не только сохранит, но и укрепит свои позиции в ближайшем будущем.

География морских перевозок, во многом, определяется международными проливами – в них предусматривается особый режим прохода судов. Однако большинство таких проливов находится под суверенитетом прибрежных государств, а отдельные аспекты прохода судов, принадлежности островов или обладания правами на ресурсы в акваториях часто являются предметом межгосударственных споров.

**Исторический обзор.** Из-за небольшой ширины многих проливов, соединяющих части открытого моря, иностранные суда часто вынуждены передвигаться по суверенному пространству прибрежных государств, что привело к возникновению вопроса об установлении специального правового режима таких акваторий. Учитывая

исключительно важное значение этих водных путей, он основывается на компромиссе между интересами отдельных государств и международного сообщества в целом. Такой подход сложился в результате многочисленных обсуждений возможности прохода через проливы в рамках морского права [12, 18].

Первый принцип международного морского права – принцип свободы открытого моря, предполагающий возможность беспрепятственного использования территории Мирового океана для различных целей. Отправной точкой становления этого принципа считается политика королевы Елизаветы I (1533-1603), при которой Англия завоевала статус «владычицы морей». Господствующее положение страны на мировой арене позволяло защищать и расширять свободу торговли на основе этого принципа, который был окончательно сформулирован в Доктрине свободы морей, выдвинутой в 1609 г. голландским юристом и политиком Г. Гроцием.

Второй принцип международного морского права – принцип суверенитета, означающий распространение национальной юрисдикции на морские пространства и гарантирующий, таким образом, защиту интересов прибрежных государств. Этот принцип был окончательно сформулирован в труде «Право народов», опубликованном в 1758 г. швейцарским юристом и политиком Э. де Ваттелем. В рамках этой концепции было установлено различие между морем, находящимся под территориальным суверенитетом, и открытым морем, а также признано право мирного прохода через международные проливы [3, 17].

Весомый вклад в развитие международного морского права внесли голландский юрист К. ван Бюнкершук (1673-1743) и итальянский экономист Ф. Галиани (1727-1787), благодаря которым была установлена граница территориальных вод по принципу «суверенитет заканчивается там, где заканчивается сила оружия». Для этого был рассчитан предел дальности выстрела пушки – он составил три морских мили (5,6 км). К XIX веку «правило пушечного выстрела» стало общепризнанным и, таким образом, возможные ограничения на проход судов через проливы стали минимальными – они могли накладываться только в том случае, если ширина пролива между двумя государствами не превышала 6 морских миль (11,1 км) [3, 19].

По упомянутым выше правилам международное морское право функционировало до середины XX столетия. После Второй мировой войны основным катализатором развития правовых отношений становится принцип суверенитета, и страны все дальше расширяют территорию своей юрисдикции в сторону открытого моря. Так, к 1960 г. 66 из 103 прибрежных государств увеличили ширину своих территориальных морей, из них 43 страны – в 4 раза и более. Такие изменения были обусловлены, в первую очередь, стремлением установить контроль над морскими ресурсами, а также необходимостью поддерживать таможенный контроль и контролировать загрязнение вне 3-мильной зоны [15, 17, 19].

Первой относительно успешной попыткой урегулировать происходящие изменения стала I Конференция ООН по морскому праву 1956 г., по результатам которой в 1958 г. была принята первая в своем роде Конвенция о территориальном море и прилежащей зоне, вступившая в силу с 1964 г. Среди прочего, в этом документе было сформулировано правило мирного прохода – плавания через территориальное море с целью его пересечения (ст. 14). Прибрежные государства не должны препятствовать такому проходу (ст. 15), не могут облагать суда никакими сборами (ст. 18) и ни при каких обстоятельствах не могут ограничивать движение по проливам, используемых для международного судоходства (ст. 16) [7].

Фактически, Конвенция в общих чертах утвердила многие из практикуемых положений доктрин Нового времени, в том числе и основополагающий закон современного морского права: все воды за пределами национальных границ считаются международными, т. е. свободными для всех наций, но не принадлежащими ни одной из них (*mare liberum*). В то же время документ, состоящий из 32 статей, был подписан и ратифицирован только 52 странами, а ключевой вопрос о ширине территориальных вод остался открытым, что не позволило в

значительной мере сгладить имеющиеся противоречия; многие положения этой Конвенции были доработаны в следующие десятилетия [15, 19].

**Положения Конвенции ООН по морскому праву.** По результатам III Конференции ООН по морскому праву, сессии которой проводились в 1973-1982 гг., в 1982 г. была принята Конвенция ООН по морскому праву, заменившая собой Конвенцию о территориальном море и прилежащей зоне. Документ, состоящий уже из 320 статей, вступил в силу с 1994 г.; в настоящий момент он подписан и ратифицирован 167 странами. Из-за различных территориальных претензий, 5 стран, выходящих к важнейшим международным проливам современного мира, не подписали Конвенцию: США, Венесуэла, Турция, Израиль и Эритрея [8, 19].

Конвенция, в том числе, устанавливает единые правила современного разделения морского пространства: 12-мильную (22,2 км) границу территориального моря, а также границы прилежащей и исключительной экономической зон (см. рис. 1). Важными для осуществления возможности использования иностранными судами проливов являются и уточнения, касающиеся мирного прохода. Такой проход исключает военные действия и учения, рыболовство, гидрографические исследования, погрузку и выгрузку товаров, валюты и лиц (ст. 20), а прибрежное государство имеет право требовать от судов проходить только по установленным им морским коридорам (ст. 22).



Рисунок 1. Разграничение вод по Конвенции ООН по морскому праву [6]

Правом мирного прохода без какой-либо дискриминации могут пользоваться суда всех стран (ст. 17) и любых типов, в том числе военные корабли, но подводные лодки обязаны следовать по поверхности с поднятым флагом (ст. 20). Кроме того, за некоторыми исключениями, уголовная и гражданская юрисдикция прибрежного государства не распространяется на иностранные суда (ст. 27-28) – экстерриториальную юрисдикцию над ним осуществляет государство флага (ст. 94), и только одно (ст. 92) [8].

Наконец, Конвенция регулирует правовой режим непосредственно международных проливов (официально – проливов, используемых для международного судоходства). Согласно документу, все такие проливы рассматриваются как территориальное море, т. е. имеют ширину в самом узком месте не более 24 морских миль (44,4 км) – в остальных случаях действует принцип свободы судоходства в открытом море и исключительной экономической зоне. В международных проливах, кроме прочего, прибрежные государства не могут создавать искусственные острова и устанавливать сооружения, если это может создать помехи судоходству (ст. 60), а государства флагов несут международную ответственность за любой ущерб, нанесенный их судами (ст. 42) [8, 18].

Однако используемые в Конвенции формулировки поднимают вопрос о том, какие водные пути являются международными. Помимо более понятного географического критерия, существует и

функциональный, согласно которому, пролив должен действительно использоваться для международного судоходства, и наличие потенциальной возможности эксплуатации маршрута не является достаточным, но фактически такой режим прохода распространяется на большинство водных путей [12].

Конвенция выделяет три типа проливов (ст. 37-38, 45):

- проливы между двумя частями открытого моря или исключительной экономической зоны (Паде-Кале, Ормузский);
- проливы между открытым морем или исключительной экономической зоной и территориальным морем другого государства (Хуан-де-Фука, Эт-Тиран);
- проливы между островом государства и его континентальной частью (Бассов, Мессинский).

В зависимости от конфигурации пролива, может устанавливаться мирный или транзитный проход через него (см. рис. 2). Отличие транзитного прохода заключается в большей либерализации: прибрежные страны имеют меньше прав по контролю судов и не могут приостанавливать их для обеспечения безопасности, а подводные лодки не следуют по поверхности [8, 12].

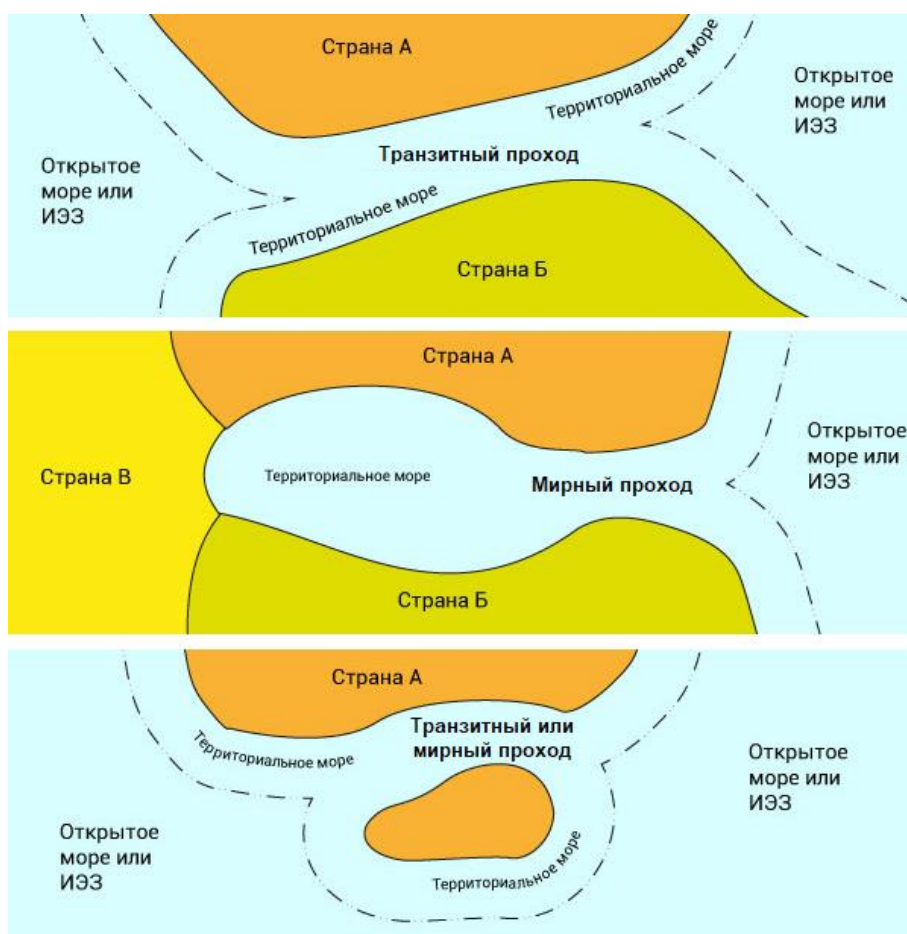


Рисунок 2. Виды международных проливов согласно Конвенции ООН по морскому праву [12]

Для первых двух типов проливов вариант прохода устанавливается однозначно – это транзитный и мирный проходы соответственно. Для проливов между островом государства и его континентальной частью транзитный проход устанавливается только тогда, когда пролив является единственным удобным по навигационным или гидрографическим условиям водным путем (ст. 38); в случае, если «в сторону моря от острова имеется столь же удобный <...> путь в открытом море или в исключительной экономической зоне», суда обладают только правом мирного прохода (ст. 45) [8].

Несмотря на то, что проливы между островами государств-архипелагов имеют другой правовой статус и свои особенности, в действительности же режим прохода судов через эти проливы соответствует общим

правилам. Архипелажные воды фактически приравниваются к территориальным, и в них действует право мирного прохода (ст. 52). Кроме того, государство может устанавливать морские коридоры, и в таком случае иностранные суда могут пользоваться архипелажным проходом, который соответствует транзитному (ст. 53). В связи с этим, такие проливы могут рассматриваться как международные [4, 8].

***Lex specialis* для отдельных проливов.** Конвенция ООН по морскому праву не в полной мере регулирует правовой режим международных проливов. Так, многие государства приняли документ с различными исключениями, напрямую влияющими на проход судов. Наиболее частые оговорки включают: обязательное уведомление о проходе военных кораблей, неприменение ряда процедур разрешения споров, декларацию суверенитета над спорными территориями [20].

Более того, Конвенция не регулирует правовой режим ряда важнейших проливов, т. к. их статус определяют «давно существующие и действующие международные конвенции» (ст. 35). Морское право не дает определения, к каким водным путям должна применяться это правило, но чаще других отмечаются следующие проливы: Датские, Па-де-Кале, Гибралтарский, Черноморские, Магелланов, Малаккский и Торресов. Однако в большинстве случаев действующие договоры повторяют положения Конвенции и вводят только дополнительные условия делимитации границ или регламентации плавания судов [8, 17].

Показательным примером являются Датские проливы, пошлины при проходе через которые взимались с XV столетия. К XIX веку это стало причиной сильного давления международного сообщества на прибрежное королевство. Благодаря активному участию США была созвана международная конференция, на которой были выработаны возмездные условия отмены пошлин, сформулированные в Копенгагенском трактате 1857 г. Вместе с принятыми в 1951 г. правилами прохода военных кораблей эти договоры установили режим, фактически соответствующий мирному проходу, закрепленному в Конвенции ООН [2, 3].

Однако в некоторых случаях правовой режим проливов может не соответствовать международному морскому праву. Так, в значительно меньшей степени либерализован проход через Черноморские проливы, которые долгое время являлись предметом борьбы между ведущими державами. По результатам русско-турецких войн значительное влияние на политику в отношении Босфора и Дарданелл оказывала Российская империя. Кючук-Кайнарджийский мирный договор 1774 г. обеспечил стране право прохода через проливы, а Адрианопольский мирный договор 1829 г. и Ункяр-Искелесийский договор 1833 г. гарантировали право прохода всем торговым судам, с сохранением за Россией возможности блокировать прохождение военных судов в Черное море.

С изменением расстановки сил в регионе Россия начала терять влияние на политику в отношении проливов: уже в 1841 г. Лондонская конвенция о проливах восстановила правило, согласно которому Босфор и Дарданеллы в мирное время объявлялись закрытыми для военных судов. После поражения Османской империи в Первой мировой войне Лозаннский мирный договор 1923 г., закрепил контроль международной комиссии над проливами, в том числе установление свободного прохода для судов всех типов и создание демилитаризованной зоны [3].

Экономическое возрождение Турции и других стран бассейна Черного моря дало возможность пересмотреть правовой режим проливов – в 1936 г. он был определен Конвенцией Монтрё, в основу которой лег советский проект. Международная комиссия была расформирована, и ее полномочия перешли к турецкому правительству, а страна получило право ремилитаризовать проливы. Всем торговым судам документ разрешил беспошлинный (но со сбором за услуги) транзитный проход через проливы, при условии соблюдения санитарных требований; также суда не должны оказывать содействия Турции [3, 9].



Другие правила установлены для военных судов: в случае, если они принадлежат черноморским государствам, проход остается свободным (подводные лодки следуют только днем и по поверхности); для судов других стран вводятся ограничения по их типу, количеству и тоннажу, а срок пребывания таких судов в Черном море не может превышать 21 день. Отметим, что все государства обязаны заранее уведомлять турецкое правительство о проходе своих военных кораблей; а если страна находится в состоянии войны, то она лишается права прохода [9].

Более того, Турция может устанавливать другие правила, если она находится в состоянии войны или существует иная угроза безопасности страны. В таком случае, проход торговых судов становится возможным только днем и в пределах установленных ею морских коридоров, а проход военных кораблей регулируется по усмотрению правительства. Действия Турции нередко критикуются, но в итоге принимаются международным сообществом, т. к. денонсация положений Конвенции или ее пересмотр могут привести к более негативным последствиям [3, 9].

Предметом конфликтов являлись также проливы Магелланов и Бигл. После провозглашения независимости Аргентиной и Чили в начале XIX века, отношения между двумя странами обострились из-за взаимных территориальных претензий в Патагонии. Попытки разрешения конфликта оставались безуспешными до тех пор, пока Чили не согласилось на все условия Аргентины взамен на ее нейтралитет в Тихоокеанских войнах (1864-1866, 1879-1884), и в 1881 г. был подписан Договор о границе. Согласно документу, вокруг Магелланова пролива создавалась демилитаризованная зона, а сам пролив объявлялся свободным для всех судов [3].

К Чили отошли сам район Магелланова пролива и острова к югу от пролива Бигл (соответственно, и воды в Атлантическом океане), что стало причиной нового многолетнего конфликта и военных действий. Стороны пришли к согласию благодаря участию Папы Римского Иоанна Павла II, и в 1984 г. был подписан Договор о мире и дружбе между Аргентиной и Чили, подтверждающий положения предыдущего договора и вводящий дополнительные уточнения [18].

Согласно новому документу, определялись границы Магелланова пролива: он полностью находится во внутренних водах Чили, и поэтому для свободного судоходства по нему открыты только определенные каналы. Кроме того, навигация по проливу может осуществляться только чилийцем, и власти страны должны быть уведомлены о проходе судна заранее. Эти правила не распространяются на суда под флагом Аргентины, которая обязана поддерживать право беспрепятственного прохода через свои территориальные воды в районе Магелланова пролива. Таким образом, к настоящему моменту режим прохода судов через международные проливы регулируется Конвенцией ООН или договорами между отдельными странами [5, 17].

**География важнейших международных проливов.** Начиная с эпохи Великих географических открытий первенство в мировом судоходстве принадлежит Атлантическому океану. По трассам этого океана осуществляется более половины всех морских перевозок, а в его бассейне находится более половины всех морских портов. Неудивительно, что и большая часть важнейших международных проливов современного мира относится к Атлантике (см. рис. 3). Второе место по роли перевозок занимает Тихий океан, в бассейне которого располагаются многие быстро развивающиеся страны; на них приходится значимая часть проливов [10].

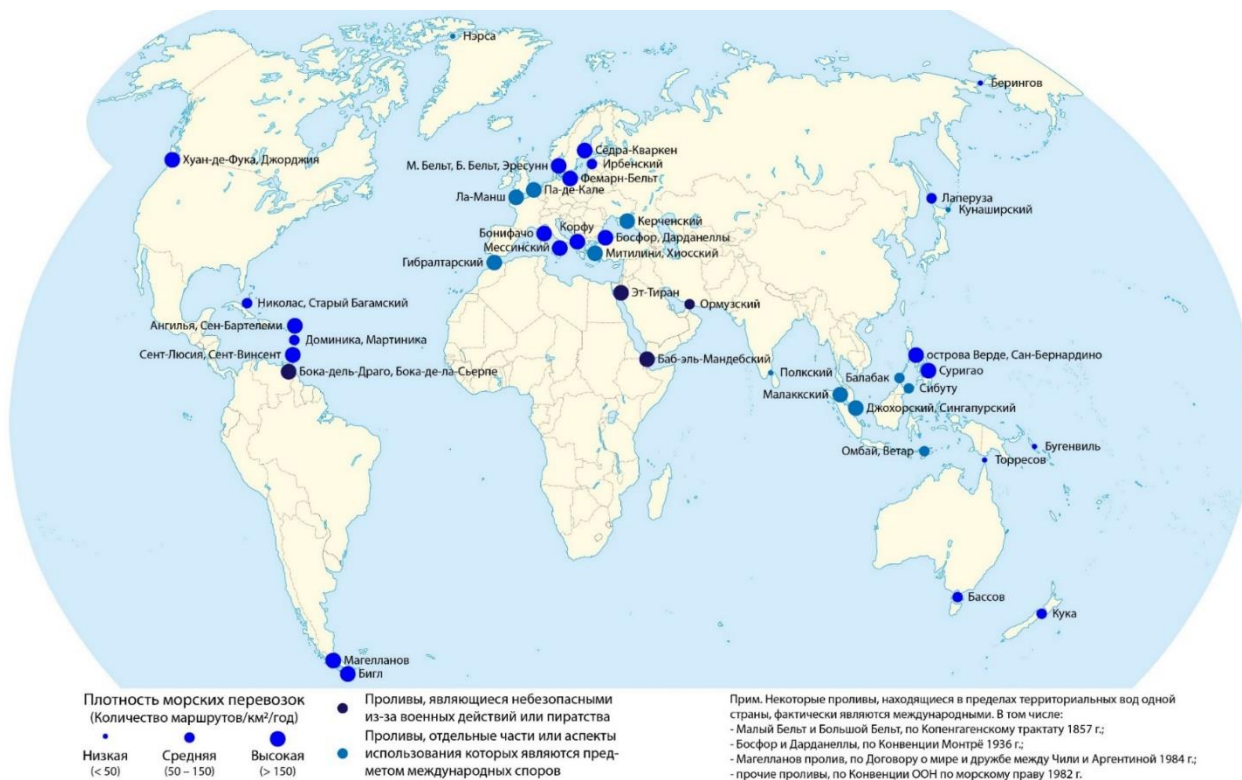


Рисунок 3. Характеристика важнейших международных проливов современного мира. Составлено по: [11, 12, 14]

В Атлантическом океане большинство важнейших международных проливов в относительно равной степени сосредоточены в следующих бассейнах: Балтийского и Северного (Датские, Ла-Манш), Средиземного (Гибралтарский, Черноморские), Карибского (Бока-де-ла-Сьерпе, Доминика) морей. Кроме того, два пролива (Николас, Старый Багамский) находятся между Кубой и Багамскими островами, другие два (Магелланов, Бигл) – отделяют остров Огненная Земля.

В бассейне Тихого океана практически все рассматриваемые проливы приурочены к архипелагам Юго-Восточной Азии (Малаккский, Торресов). Еще три пролива (Бассов, Кука) разделяют острова Океании, два (Лаперуза, Кунаширский) – Россию и Японию. В Индийском океане один пролив (Полкский) находится между Индией и Шри-Ланкой, другие (Баб-эль-Мандебский, Ормузский) – отделяют Аравийский полуостров. Наконец, два пролива (Нэрса, Берингов) частично или полностью находятся в Северном ледовитом океане [11].

Лидерами по загруженности среди этих проливов традиционно называют Малаккский пролив или Па-де-Кале – Ла-Манш, но дать достоверную оценку роли водных путей в перевозке грузов и пассажиров невозможно. В то же время имеющаяся статистика позволяет оценить плотность морских перевозок (см. рис. 3). Несмотря на то, что эта величина зависит от ширины водных путей, такие данные позволяют однозначно выделить неактивно используемые проливы [10].

Так, низкой плотностью морских перевозок отличаются проливы Нэрса, Берингов и Кунаширский как находящиеся в значительном удалении на север от важнейших направлений судоходных линий. Кроме того, это Полкский пролив, в силу своей незначительной глубины и сложности навигации, невостребованный пролив Бугенвиль и широкий Торресов пролив. Водные пути со средней плотностью морских перевозок (см. рис. 3) обычно являются ответвлениями от главных направлений перевозок [11].

Другим способом оценить роль водных путей может являться характеристика морских портов, находящихся непосредственно на побережье международных проливов (см. таб. 1). Ключевыми для судоходства как по грузо-, так и по пассажирообороту являются порты следующих проливов: Джохорского и Сингапурского, Ла-Манша, Малаккского, Хуан-де-Фука и Джорджии. По ним проходят важнейшие морские маршруты, а вдоль

водных путей сосредоточено многочисленное население. Отметим также «центры» круизного туризма – проливы Ангилья и Сен-Бартелеми, Николас и Старый Багамский [16].

Таблица 1. Морские порты в международных проливах. Составлено по: [16]

	Порты из рейтинга по тоннажу грузов			Порты из рейтинга по числу пассажиров		
	1-20 места	21-50 места	51-100 места	1-20 места	21-50 места	51-100 места
Ангилья, Сен-Бартелеми				✓		
Босфор, Дарданеллы			✓			
Гибралтарский		✓				✓
Джохорский, Сингапурский	✓	✓		✓		
Корфу					✓	
Ла-Манш			✓	✓		
М. Бельт, Б. Бельт, Эресунн					✓✓	✓
Малаккский	✓				✓	
Мессинский						✓
Николас, Старый Багамский				✓		
Ормузский			✓			
Па-де-Кале			✓✓			
Хуан-де-Фука, Джорджия		✓			✓	✓

Значительное влияние на роль и возможность использования проливов оказывают и их физико-географические характеристики. С развитием морского транспорта увеличивается не только количество судов, но и их размеры, что ограничивает возможность судоходства по некоторым трассам. Например, через Ла-Манш, Эресунн, Гибралтарский и Ормузский проливы ежедневно проходит не менее 100 судов, а глубина проливов Большой Бельт, Малаккского, Босфора и Торресова на некоторых участках не превышает 20 м. Из-за этого часть крупнотоннажных судов, в особенности танкеры, вынуждены использовать другие трассы. Таким образом, наблюдается перераспределение направлений перевозок за пределы проливов, что, однако, не умаляет их значения для судоходства [10, 13].

**Проливы как предмет конфликтов.** Несмотря на свое значение для международного судоходства, проливы как границы между государствами часто являются предметом различных споров и конфликтов (см. рис. 3). В редких случаях такие конфликты перерастают в вооруженные столкновения, но даже во времена относительной стабильности спорные акватории обычно обходятся многими судами, что снижает экономический потенциал этих водных путей. Причины споров могут быть различными (см. таб. 2), но практически всегда они сводятся к борьбе за ресурсы, которое государство может получить с расширением территориальных и прочих вод [11, 14].

Таблица 2. Конфликты в международных проливах. Составлено по: [3, 11,14]

Причина нестабильности		Проливы
Нахождение в «зоне военных действий, пиратства, терроризма и связанных с ними опасностей»		Баб-эль-Мандебский, Бока-дель-Драго, Бока-де-ла-Сьерпе, Ормузский, Эт-Тиран
Отдельные части или аспекты использования являются предметом международных споров	За части суши, выходящие к проливу	Гибралтарский, Керченский, Кунаширский
	За острова в проливе	Баб-эль-Мандебский, Гибралтарский, Керченский, Нэрса, Ормузский
	За акватории и/или зоны добычи ресурсов	Ветар, Джохорский, Ла-Манш, Митилини, Омбай, Па-де-Кале, Полкский, Сингапурский, Хиосский
	За режим прохода военных судов	Балабак, Сибуту



Некоторые проливы являются спорными из-за территориальных претензий на части суши, выходящие к этим водным путям. Так, контроль над Кунаширским проливом оспаривается Японией у России вместе с Южными Курилами, а в Гибралтарском проливе Испания выдвигает претензии на Гибралтар (заморская территория Великобритании), Марокко – на Сеуту и остров Перехиль (суверенные территории Испании). Во многом, эти требования являются проявлением ирредентизма, основанного на различной трактовке договоров, но ни одна из точек зрения не поддерживается мировым сообществом однозначно.

Значительно более новым является спор вокруг Керченского пролива из-за неопределенного статуса Крымского полуострова и острова Тузла, которые контролируются Россией и оспариваются Украиной. Во всех этих проливах произошли конфликты, приведшие к вооруженным действиям или гибели людей, но ситуация в настоящий момент является относительно стабильной. Кроме того, изменение статуса этих водных путей крайне маловероятно из-за их высокой стратегической важности для контролирующих стран.

В ряде случаев предметом конфликтов могут выступать и малые острова, которые позволяют контролировать вход в международные проливы. Так, со времен деколонизации этих территорий продолжается спор между Эритреей и Джибути за острова Думейра в Баб-эль-Мандебском проливе и между Ираном и ОАЭ за остров Абу-Муса в Ормузском проливе. Более того, эти водные пути, а также Эт-Тиран, относятся к «зоне военных действий, пиратства, терроризма и связанных с ними опасностей», где нередки нападения на гражданские суда. Также не решен статус острова Ханс в проливе Нэрса – на него претендуют Дания и Канада, но этот спор находится в процессе разрешения и не является предметом конфликта.

Вокруг многих международных проливов продолжаются споры за определенные части акватории, обычно связанные с правами на рыболовство. Это является основной причиной конфликтов между Великобританией и государствами Европейского союза в Ла-Манше и Па-де-Кале как следствие «брексита» и между Индией и Шри-Ланкой в Полжском проливе. В этих водах регулярно задерживаются рыболовные суда, а статус акваторий продолжает оставаться неопределенным. В отдельных случаях возникают споры относительно прохода военных кораблей. Так, Филиппины пытаются ограничить проход судов усиливающего влияние в регионе Китая по проливам Балабак и Сибуту. Ухудшает ситуацию многосторонний конфликт на островах Спартли, в непосредственной близости от Балабака.

Более стабильна ситуация в других проливах Юго-Восточной Азии, однако наличие множества островов существенно осложняет делимитацию морских границ. В настоящий момент продолжается процесс разграничения акваторий между Индонезией и Восточным Тимором в проливах Омбай и Ветар, между Малайзией и Сингапуром в Джохорском проливе и между Сингапуром и Индонезией в Сингапурском проливе. Больше сложностей связано со спором между Турцией и Грецией относительно суверенитета и прав в акватории Эгейского моря. Несмотря на кризисные ситуации в прошлом, сейчас стороны сохраняют статус-кво.

В целом, несмотря на возникновение новых конфликтов, их количество имеет тенденцию к снижению; более того, ряд многолетних споров были разрешены дипломатическим путем в последние десятилетия. Это может свидетельствовать о том, что со временем международные проливы смогут стать предметом сотрудничества, а не споров. Во многом, особенности этих водных путей требуют кооперации прибрежных государств по вопросам безопасности и добычи ресурсов, что обуславливает объективную необходимость взаимодействия.

Наиболее успешным примером такого взаимодействия традиционно называются Малаккский и Сингапурский проливы. Сотрудничество между Сингапуром, Индонезией и Малайзией подкреплено не только различными договорами и декларациями, но и межправительственными институтами. Это позволило странам

укрепить охрану, безопасность и защиту акватории: эффективно создать морские коридоры, искоренить пиратство, минимизировать количество аварий и экологический ущерб.

Подобные успешные аспекты сотрудничества перенимаются и институционализируются международным сообществом – так, ряд предложений этих стран легли в основу Конвенции ООН по морскому праву и мер Международной морской организации (ИМО) [3, 14].

#### Список используемой литературы:

1. База медиа-файлов Wikimedia Commons [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://commons.wikimedia.org/wiki/Main\\_Page](https://commons.wikimedia.org/wiki/Main_Page)
2. Балтийские проливы [Электронный ресурс]. – Универсальная научно-популярная энциклопедия. – Режим доступа: <http://australianembassy.ru/baltijskie-prolivy/>
3. Большая российская энциклопедия [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://bigenc.ru/>
4. Государство-архипелаг [Электронный ресурс]. – Международное право. – Режим доступа: <https://interlaws.ru/gosudarstvo-arhipelag/>
5. Договор о мире и дружбе между Аргентиной и Чили (от 29.11.1984). Режим доступа: <https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/CHL-ARG1984PF.PDF>
6. Исходная линия [Электронный ресурс]. – Международное право. – Режим доступа: <https://interlaws.ru/ishodnaya-liniya/>
7. Конвенция Организации Объединенных Наций о территориальном море и прилегающей зоне (от 29.04.1958). Режим доступа: [https://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/pdf/tsea.pdf](https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/tsea.pdf)
8. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (от 10.12.1982). Режим доступа: [https://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/pdf/lawsea.pdf](https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/lawsea.pdf)
9. Конвенция о режиме проливов (от 20.07.1936). Режим доступа: <https://base.garant.ru/2541161/>
10. Максаковский, В. П. География. 10–11 классы: Учебник для общеобразовательных организаций / В. П. Максаковский. – Изд. 27-е. – М.: Просвещение, 2018. – 416 с.
11. Онлайн-сервис MarineTraffic [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.marinetraffic.com/en/ais/home>
12. Правовой режим международных проливов [Электронный ресурс]. – Международное право. – Режим доступа: <https://interlaws.ru/pravovoj-rezhim-mezhdunarodnyh-prolivov/>
13. Проблема «мелких морей» [Электронный ресурс]. – Как устроены морские суда. – Режим доступа: <http://seaships.ru/smallsea.htm>
14. A World of Disputed Territories [Электронный ресурс]. – Metrocosm. – Режим доступа: <http://metrocosm.com/disputed-territories-map.html>
15. Behuniak, E. The Seizure and Recovery of the S.S. Mayaguez: Legal Analysis of United States Claims, Part 1 // Military Law Review. – 1978. – № 82. – С. 41-170.
16. Port Industry Statistics [Электронный ресурс]. – American Association of Port Authorities. – Режим доступа: <https://www.aapa-ports.org/unifying/content.aspx?ItemNumber=21048#Statistics>
17. Tanaka, Y. The International Law of the Sea / Y. Tanaka. – Cambridge: Cambridge University Press, 2012. – 518 с.
18. The Max Planck Encyclopedia of Public International Law / ed. by R. Wolfrum. – Oxford: Oxford University Press, 2012. – 1800 с.
19. The United Nations Convention on the Law of the Sea (A historical perspective) [Электронный ресурс]. – ООН. – Режим доступа: [https://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/convention\\_historical\\_perspective.htm](https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_historical_perspective.htm)
20. United Nation Treaty Collection [Электронный ресурс]. – ООН. – Режим доступа: <https://treaties.un.org/doc/Publication/MTDSG/Volume%20II/Chapter%20XXI/XXI-6.en.pdf>