

НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ОБОСНОВАНИЯ ПРАВ ВНУТРИКОНТИНЕНТАЛЬНЫХ ГОСУДАРСТВ В МЕЖДУНАРОДНОМ МОРСКОМ ПРАВЕ

А. И. Кипеть

Исторически не все государства обладают морским побережьем, дающим выход к морю, т. е. могут фактически осуществить доступ к Мировому океану с целью судоходства или добычи его ресурсов. В этом отношении, как известно, существует фактическое неравенство между прибрежными государствами и государствами внутриконтинентальными. В силу своего фактического положения внутриконтинентальные государства не имеют и не могут иметь территориального моря и исключительной экономической зоны и, следовательно, тех прав и сопутствующих им обязанностей, которые признаются международным правом за прибрежными государствами в этих районах Мирового океана. Тем не менее современное международное морское право фактически приравнивает государства, не имеющие выхода к морю, к прибрежным государствам по объему морской правоспособности. К наиболее значимым «правовым завоеваниям» внутриконтинентальных государств в международном праве принято относить: право на доступ к морю и от него; право на свободу транзита через территорию соседнего прибрежного государства; право на свободы открытого моря, а также право на доступ к ресурсам международного района морского дна.

Как известно, Республика Беларусь является внутриконтинентальным государством, а политика правительства по диверсификации рынков сбыта, стимулированию внешнеэкономической деятельности субъектов хозяйствования, а также перспективы создания собственного торгового флота лишь подчеркивают актуальность рассматриваемого вопроса. Основной целью данной статьи является анализ юридической природы прав внутриконтинентальных государств в международном морском праве.

На наш взгляд, заявленная проблематика в научной литературе стран СНГ не разработана в должной мере. К фундаментальным исследованиям прав внутриконтинентальных государств можно отнести монографию В. В. Голицына¹. Вопросам транзита по сухопутной территории и между-

¹ *Голицын В. В.* Внутриконтинентальные государства и международное морское право. – М.: Междунар. отношения, 1978. – 120 с.

народным рекам посвящены монографии Б. М. Клименко¹. В контексте общего морского права рассматривают правосубъектность внутриконтинентальных государств В. С. Верещетин², А. Л. Колодкин³, М. И. Лазарев⁴, С. В. Молодцов⁵. Проблемы внутриконтинентальных государств Африки затрагивает монография А. А. Ковалева⁶. Однако большинство указанных исследований проводилось в советский период и, что самое главное, еще до принятия Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., которая, как известно, существенно изменила международно-правовой порядок в Мировом океане, в том числе и в отношении внутриконтинентальных государств. Эти изменения нашли отражение в работах российского профессора А. П. Мовчана⁷. Из белорусских авторов стоит отметить М. И. Савченко и его монографию⁸, которая на сегодняшний день является единственным непосредственно белорусским исследованием «морских» прав внутриконтинентальных государств, в том числе Республики Беларусь.

Тема морской правосубъектности внутриконтинентальных стран в литературе стран дальнего зарубежья рассматривается гораздо шире. Ей, в частности, посвящены работы М. Гласснера⁹, Г. Лаутерпахта¹⁰, А. Табиби¹¹. Рассматривают данный вопрос в своих работах и такие юристы-меж-

¹ *Клименко Б. М.* Право прохода через иностранную территорию. – М.: Междунар. отношения, 1967. – 136 с.; *Клименко Б. М.* Международные реки. – М.: Междунар. отношения, 1969. – 191 с.

² *Верещетин В. С.* Свобода судоходства в открытом море. – М.: Междунар. отношения, 1958. – 131 с.

³ *Колодкин А. Л.* Правовой режим территориальных вод и открытого моря. – М.: Морской транспорт, 1961. – 172 с.

⁴ *Лазарев М. И.* Теоретические вопросы современного международного морского права. – М.: Наука, 1983. – 300 с.

⁵ *Молодцов С. В.* Международное морское право. – М.: Междунар. отношения, 1987. – 272 с.

⁶ *Ковалев А. А.* Африка и мировой океан (Международно-правовой аспект). – М.: Владивосток, 1988. – 307 с.

⁷ *Мовчан А. П.* Мировой океан и международное право: Основы современного правопорядка в мировом океане. – М.: Наука, 1986. – 296 с.; *Мовчан А. П.* Мировой океан и международное право: Открытое море. Международные проливы. Архипелажные воды. – М.: Наука, 1988. – 232 с.; *Мовчан А. П.* Международное морское, воздушное и космическое право: общее и особенное. – М.: Институт гос-ва и права РАН, 1992. – 120 с.

⁸ *Савченко М. И.* Морские права Беларуси. – Минск: Тесей, 2003. – 173 с.

⁹ *Glassner M.* Access to the Sea for Developing Land-locked States. The Hague, 1971. – 344 p.

¹⁰ *Lauterpacht G.* Freedom of Transit in International Law // Problems of public and private international law: Trans. Grotius Soc. Vol. 44. – L., 1959. – 332 p.

¹¹ *Tabibi A. H.* The Right of Transit of Land-locked Countries. – Kabul, 1970. – 238 p.

дународники, как Д. Колумбос¹, Л. Оппенгейм², Ч. Хайд³. Современным исследованием прав внутриконтинентальных государств можно считать изданную под эгидой Всемирного банка монографию К. Юпрети⁴.

Однако, несмотря на относительно разработанность рассматриваемого вопроса, вплоть до сегодняшнего дня в доктрине международного права не существует единого мнения относительно концепции права внутриконтинентальных государств на доступ к морю, да и само юридическое понятие таких государств трактуется неоднозначно. Как отмечает в своей монографии М. И. Савченко: «Применительно к внутриконтинентальным странам употребляется масса терминов и выражений, таких как: “внутриконтинентальное государство”, “страна, не имеющая выхода к морю”, “страна, не имеющая морского побережья”, “страна, замкнутая внутри других государств”, “страна, не имеющая морских границ” и ряд других»⁵. Несмотря на всю свою синонимичность, тем не менее эти термины неравнозначны в юридическом отношении и наполнены различным содержанием. В этой связи М. И. Савченко пишет, что «наиболее употребительным является термин “внутриконтинентальное государство”, а также термин “страна, не имеющая выхода к морю”»⁶. Он также утверждает, что первый термин наиболее часто употребляется в юридической литературе, а второй – в нормативно-правовых документах. В то же время термин «внутриконтинентальное государство» несколько шире, чем термин «страна, не имеющая выхода к морю», так как первый включает в себя страны, имеющие выход к морю озерно-речными путями. Ввиду этого синонимом термина «внутриконтинентальное государство» является термин «страна, не имеющая морского побережья». В дополнение отметим, что в конвенциях по морскому праву также нет единого подхода в определении понятия внутриконтинентального государства. В частности, Конвенция об открытом море 1958 г. оперирует следующим юридическим оборотом: «States having no seacoast...»⁷. В свою очередь, Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. использует, как отмечалось выше, более объемное выражение:

¹ Колумбос Д. Международное морское право / пер. с англ. В. В. Зайцевой. – М.: Прогресс, 1975. – 782 с.

² Оппенгейм Л. Международное право. Т. I, п/т 2. – М.: Изд-во иностранной литературы, 1949. – 548 с.

³ Хайд Ч. Ч. Международное право. Его понимание и применение Соединенными Штатами Америки. Т. 2. – М.: Изд-во иностранной литературы, 1951. – 532 с.

⁴ Uprety K. The transit regime for landlocked states. International law and development perspectives. – Washington, DC: World Bank, 2006. – 204 p.

⁵ Савченко М. И. Указ. соч. – С. 9.

⁶ Там же.

⁷ United Nations, Treaty Series. Vol. 450. – P. 11.

«Land-locked States...»¹. Аналогичные расхождения обнаруживаются и в русском переводе указанных конвенций.

Спорным является и утверждение М. И. Савченко о том, что «термин “страна, не имеющая выхода к морю” к Республике Беларусь не применим»². Такой вывод Савченко делает из утверждения о том, что Республика Беларусь, благодаря речной системе, является государством, имеющим выход к морю. По нашему мнению, с точки зрения международного права под выходом к морю следует понимать наличие в пределах государства внутреннего водного пути международного значения, режим торгового судоходства по которому закреплен соответствующими международными соглашениями. Наряду с этим, навигация торговых судов по такому «выходу к морю», как предполагается, должна быть открыта для всех государств мира. Едва ли под выходом к морю стоит понимать лишь географическую или техническую его возможность. С этой точки зрения, на наш взгляд, термин «страна, не имеющая выхода к морю» конкретно к Республике Беларусь применим в полной мере, хотя вопрос о его применимости к иным внутриконтинентальным государствам вызывает определенные сомнения. Например, некоторые европейские, латиноамериканские и африканские внутриконтинентальные государства имеют выход к морю по водным путям международного значения. Международное судоходство по таким рекам, как Рейн, Дунай, Меконг, Нигер, Амазонка, на протяжении веков закреплено соответствующими международными соглашениями³. В дополнение отметим, что вопрос о доступе к морю в международном праве изначально ставился в виде вопроса о праве на использование речных путей, связывающих внутриконтинентальные области с побережьем. Свидетельством этого является проникновение колониальных стран на Африканский континент по реке Конго, что стало возможным благодаря свободе судоходства, учрежденной в 1885 г. на Берлинском конгрессе⁴, а также «интернационализация» Дуная в середине XIX в.⁵

¹ The law of the sea. Official text of the United Nations Convention on the law of the Sea with annexes and index. Final act of the Third U.N. Conf. of the Law of the Sea. Introductory material on the Convention and Conference. – New York, 1983. – 224 p.

² Савченко М. И. Указ. соч. – С. 9.

³ Подробнее см.: *Uprety K.* Op. cit. P. 37–44; *Коломбос Д.* Указ. соч. С. 208–228; *Барсегов Ю. Г.* Словарь международного морского права. – М.: Междунар. отношения, 1985. – С. 206; *Международное морское право / Г. С. Горшков, Г. А. Глазунов, В. С. Князев; под ред. Г. С. Горшкова.* – М.: Воениздат, 1985. – С. 172; а также доктрины использования вод международных рек: *Клименко Б. М.* Международные реки. – М.: Междунар. отношения, 1969. – С. 27–40.

⁴ *Salman M. A.* International watercourses: enhancing cooperation and managing conflict. – NY.: United Nations, 2000. – P. 6.

⁵ *Шнигельман Я. Е., Воронцов В. М.* Международное дунайское судоходство: справ. пособие. – М.: Транспорт, 1991. – С. 39–41.

Теория, основанная на принципе «свободы сообщений». В отличие от терминологических разночтений споры вокруг самой природы доступа внутриконтинентальных государств к морю сводятся в основном к характеру их транзита через сухопутную территорию прибрежного государства. Довольно широкое распространение получила теория, рассматривающая доступ к морю как часть более общей проблемы свободы сообщений. Согласно взглядам Гуго Гроция, Эмера де Ваттеля и других сторонников естественно-правовой доктрины, не проводится никакого различия между прибрежными и неприбрежными государствами, так как все они обладают одинаковым естественным правом безвредного прохода через территорию соседей¹. Иными словами, государства, несмотря на исключительное право пользования своей территорией, не могут отказать другим государствам (в том числе и внутриконтинентальным) и их подданным в безвредном пользовании своими сухопутными и водными путями сообщения. Более того, отказ в предоставлении права прохода через иностранную территорию без достаточных оснований мог, по мнению Гроция, расцениваться как повод к войне².

Дальнейшее развитие теории свободы сообщений наиболее точно отразил в своей монографии Савченко. Он утверждает, что «ученые, положительно относившиеся и относящиеся к праву неприбрежных государств на доступ к морю (свободе транзита), добавили не слишком много нового по сравнению с тем, что утверждали в свое время Ваттель и Гроций. Это касается, прежде всего, Г. Шелле. Его концепция «международного общественного домена», несмотря на кажущуюся сложность ее конструкции, в конечном счете тождественна с концепцией Гроция о «вещи, которая принадлежит всем сообща»³.

Французский ученый М. Сибер, подобно Шелле, обосновывая права внутриконтинентальных государств на доступ к морю и решая связанные с этим вопросы, также не далеко ушел от концепции Гроция. В своем курсе международного права, в разделе «Неприбрежные государства и свобода морей»⁴, он указывает, прежде всего, что «поскольку открытое море – это благо, пользование которым является общим для всех, то право свободного судоходства должно, очевидно, принадлежать всем членам международного сообщества, включая тех, которые не имеют собственного побережья»⁵.

¹ Цит. по: Голицын В. В. Указ. соч. – С. 30.

² Там же.

³ Scelle G. Manuel de droit international public. – 1948. – P. 389. Цит. по: Мовчан А. П. Мировой океан и международное право: Открытое море. Международные проливы. Архипелажные воды. – М.: Наука, 1988. – С. 215.

⁴ Цит. по: Савченко М. И. Указ. соч. – С. 118.

⁵ Там же.

Более существенно теорию прохода через иностранную территорию развил в своей работе «Свобода транзита в международном праве» Лаутерпахт¹. Как и основоположники естественного подхода, Лаутерпахт не проводит различия между прибрежными и внутриконтинентальными государствами. В то же время он справедливо замечает, что «сами государства, не имеющие выхода к морю, существенно отличаются друг от друга. Для разных категорий государств транзит может быть выгодным по-разному, но как прибрежные, так и неприбрежные государства одинаково в нем заинтересованы»². По мнению Лаутерпахта, в обычном международном праве существует право свободного или мирного прохода через территорию всех государств с целью торговли или путешествий – право, которое проистекает из факта существования международного сообщества и является прямым следствием взаимозависимости государств. Он признает, что свидетельства в пользу наличия такого права не являются полностью удовлетворительными, однако считает возможным утверждать, основываясь на практике государств, а также в какой-то степени содержании двусторонних и многосторонних соглашений по этому вопросу, что право свободы транзита существует. Таким образом, в основе права на свободный транзит, по мнению Лаутерпахта, лежит позитивное начало, а не естественно-правовая доктрина.

Свобода транзита через территорию соседнего государства для прибрежных государств – это в основном вопрос удобства, но для неприбрежных – это, зачастую, вопрос не столько удобства, сколько выживания. Поэтому внутриконтинентальные государства могут, подтверждая необходимость свободного транзита, обязывать транзитное государство заключать соответствующие соглашения. Лаутерпахт выделяет два основных условия предоставления права транзита. Первое – государство, предъявляющее на него требование, должно быть в состоянии оправдать его ссылкой на соображения необходимости и удобства. Второе – оно не должно наносить вреда государству транзита³. В то же время само понятие свободы транзита очень расплывчато и не гарантирует странам, не имеющим выхода к морю, никаких определенных прав при заключении соглашений о транзите.

Противники естественно-правовой теории утверждают, что свобода транзита подчинена фундаментальному принципу государственного суверенитета. Они считают, что свободный транзит не может нарушать суверенитет прибрежного государства и его предоставление – исключительная

¹ *Lauterpacht G. Op. cit. – P. 332. Цит по: Савченко М. И. Указ. соч. – С. 120.*

² Цит. по: *Голицын В. В. Указ. соч. – С. 31.*

³ *Lauterpacht G. Op. cit. – P. 349. Цит. по: Голицын В. В. Указ. соч. – С. 32.*

компетенция государства транзита. Некоторые юристы-международники, как отмечает в своей монографии К. Юпрети, убеждены, что «право транзита внутриконтинентальных государств вовсе не является признанным принципом международного права. Оно скорее является правом, возникающим на основе соглашений, заключенных с прибрежными государствами»¹.

Еще один подход к проблеме транзита внутриконтинентальных государств основан на теории экономической взаимозависимости государств, которая служит основанием признания права транзита. Сторонники этого подхода аргументируют свою позицию тем, что предоставление права транзита в соответствии с принципом государственного суверенитета, позволяющее государству транзита блокировать перемещение транспортных средств и товаров, ограничено рядом международных договоров. Ввиду этого отрицание права транзита видится, по крайней мере, рудиментарным. По мнению Юпрети, на протяжении последних шести десятилетий, юристы-международники определенно поддерживают тезис о том, что государства, «чья экономическая жизнь и развитие во многом зависят от транзита, могут законно его требовать. Такая зависимость наиболее очевидна в случае внутриконтинентальных государств»². Юпрети утверждает, что «при определенных условиях предоставление свободы транзита внутриконтинентальной стране является обязанностью государства транзита вне зависимости от международных соглашений»³. К условиям предоставления такого транзита он, скорее всего, относит условия, выделенные Лаутерпахтом, а также условие экономической взаимозависимости прибрежных и неприбрежных стран. По нашему мнению, теория свободы сообщений, не предоставляя никаких гарантий прав транзита и вступая в разрез с принципом государственного суверенитета, не может служить юридическим обоснованием прав внутриконтинентальных государств. Как отмечает в своей монографии Голицын: «Если бы части права доступа к морю внутриконтинентальных государств, такие как сухопутный транзит и использование портов, обеспечивались правом свободы транзита в той же мере, в какой обеспечивается, например, транзит через территориальные воды правом мирного прохода, то не было бы даже необходимости выделять доступ к морю в виде отдельной проблемы»⁴.

Право транзита и международные сервитуты. Наряду с теорией свободы сообщений, в международно-правовой литературе имеет хожде-

¹ *Uprety K. Op. cit. – P. 28.*

² *Ibid.*

³ *Ibid. – P. 29.*

⁴ *Голицын В. В. Указ. соч. – С. 33.*

ние теория, ставящая транзит внутриконтинентальных государств в зависимость от международных сервитутов. Как отмечает Савченко, эта теория «не могла не возникнуть на первом этапе борьбы внутриконтинентальных стран, начатой Швейцарией еще в конце XIX в., за свободный выход к морю»¹. Родоначальником этой теории принято считать Е. Рейд, которая указала, что «есть только два пути гарантирования постоянного и непрерывного доступа к морю страны, не имеющей к нему выхода, – это или цессия участка территории, соединяющего ее с побережьем, или предоставление сервитута прохода при сохранении нетронутым территориально-суверенитета соседних государств»². По мнению Е. Рейд, государство, отделяющее внутриконтинентальную страну от моря, исходя из интересов международного общения, скорее предоставит постоянное право пути через свою территорию, чем уступит какую-нибудь ее часть в виде цессии. Исходя из этого предположения, Е. Рейд делает вывод, что «транзитный сервитут представляет собой единственно возможный метод гарантирования постоянного доступа к морю внутриконтинентальной территории»³.

Не вдаваясь в глубокий экскурс по истории международных сервитутов, отметим, что в конце XVII в. понятие сервитута было перенесено из римского частного в публичное право, но оно продолжало носить цивилистический характер. Это соответствовало представлению о государственной территории как собственности монарха, который мог ее обменивать, покупать, дарить, передавать по наследству. «Было время, и сравнительно не столь далекое, – отмечает Л. Шалланд, – когда территория совпадала с собственностью и действительно была объектом обладания, а нормы, относящиеся к территории, «по необходимости носили цивилистический характер»⁴. Однако феодальные отношения ушли в прошлое, государственная территория уже давно не рассматривается в науке международного права как вещь, а теория сервитутов тем не менее продолжает фигурировать в работах различных авторов. Хотя сторонники этой теории и пытались отвергать возможность проведения близкой аналогии с гражданским правом, но им, не желая того, приходилось признавать тот факт, что основное положение предиальных сервитутов гласит: «...право следует за вещью». Применение же подобных вещных конструкций в международных отношениях, несомненно, означает нарушение принципов суверенного равенства и территориальной неприкосновенности государств. По междуна-

¹ Савченко М. И. Указ. соч. – С. 122.

² Reid H. D. International Servitudes in Law and Practice. – Chi., 1932. – P.131. Цит. по: Савченко М. И. Указ. соч. – С. 122.

³ Там же. – С. 123.

⁴ Шалланд Л. Юридическая природа территориального верховенства. – СПб.: Трепке и Фосно, 1903. – С. 34.

родному праву не допускается ограничение территориального верховенства суверенного государства.

Кроме того, понятие сервитута в международном праве крайне противоречиво, а сама концепция сервитутов публичного права признается несостоятельной многими авторами. Так, по мнению известного американского юриста Гласснера, «концепция доступа к морю, базирующаяся на сервитуте, не имеет под собой твердой основы в публичном праве и фактически является устаревшей»¹. О «непризнании» теории международных сервитутов говорит и практика. Например, постоянная палата третейского суда в решении по делу о рыболовстве в Северной Атлантике отвергла доктрину сервитутов публичного права ввиду ее несоответствия принципу суверенитета государства². Теория международных сервитутов противоправна и поэтому не может применяться к решению вопросов доступа к морю внутриконтинентальных государств. Кроме того, эта теория ничего не дает и в практическом плане. Она предусматривает только постоянный характер двустороннего соглашения о транзите, но ничего не говорит об объеме прав, получаемых внутриконтинентальными странами по такому соглашению, ни о возможности пересмотра и расширения его положений в случае увеличения объема внешней торговли и потребностей в транзите.

Применительно к странам, не имеющим выхода к морю, в международно-правовой литературе выдвигались еще две концепции, основанные на сервитутах. Это «сервитут необходимости» (*servitude necessity*) и «сервитут общественного интереса» (*servitude d'utilite publique*). Обе эти концепции заимствованы из муниципального права европейских континентальных стран, согласно которому владелец земли, которая не прилегает к общественной дороге, имеет «*servitude necessity*» (сервитут необходимости) на проход до общественной дороги через преграждающую путь землю³. Выдвигался аргумент, что по аналогии подобный «сервитут необходимости» существует и в международном праве и дает странам, не имеющим выхода к морю, право транзита через вторгающуюся между ним и морем территорию другого государства для проезда людей и провоза товаров к морю и от моря, которое рассматривается в данном случае как общественная дорога. Несмотря на свою оригинальность, такой подход был отвергнут Международным Судом ООН уже во время разбора дела о праве прохода через индийскую территорию⁴.

¹ *Glassner M.* Op. cit. – P. 16. Цит. по: *Uprety K.* Op. cit. – P. 35.

² Цит по: *Оппенгейм Л.* Указ. соч. – С. 110.

³ *Савченко М. И.* Указ. соч. – С. 124.

⁴ Краткое изложение решений, консультативных заключений и постановлений Международного Суда, док. ST/LEG/SER.F/1 – Нью-Йорк.: ООН, 1993. – С. 64.

Как концепция «сервитута необходимости», так и концепция «сервитута общественного интереса» очень близки к теории права транзита, отстаиваемой Лаутерпахтом. Однако обе эти концепции сохраняют основные черты теории международных сервитутов и, следовательно, также не являются признанными. Голицын в этой связи отмечает, что «эти концепции не пользуются поддержкой даже у большинства сторонников теории сервитута публичного права»¹.

Право на доступ к морю и принцип свободы открытого моря. Страны, не имеющие морского побережья, не могут воспользоваться свободами открытого моря, не имея к нему доступа. Исходя из этого положения, в международном праве была выдвинута теория, рассматривающая право внутриконтинентальных государств на доступ к морю как следствие свободы открытого моря. Выдающийся французский юрист-международник Г. Шелле писал, что «юридической основой свободы открытого моря является принцип свободы его использования – использования, состоящего не только в свободе судоходства и торговли, но также и в свободе рыболовства, прокладки кабеля и научных исследований»². Эта точка зрения противоречит самой идее о том, что правительства могут требовать для себя исключительного права использования части океана или предусматривать свободу открытого моря с определенными условиями. Согласно Г. Шелле, открытое море, как *res communis* предназначено для «общего пользования всех членов международного сообщества и находится под юрисдикцией только международного права»³. Он также высказал предположение о том, что «норма, согласно которой народам стран, не имеющих морских границ, будет отказано в пользовании морем, вступит в противоречие с природой открытого моря»⁴. По мнению известного американского юриста Ч. Хайда, «от старой, основанной на целесообразности и выгоды, теории о сервитутах в отношении земли, новая теория отличается принципом, гласящим, что ни одна нация не должна быть отрезана от моря и лишена возможности заниматься океанской торговлей»⁵. Признавая принцип свободного доступа к морю, Ч. Ч. Хайд убежден, что «этот принцип происходит не из общего международного права, а из международных соглашений»⁶. В свою очередь афганский юрист А. Табиби, член Комиссии ООН по Международному праву (1970-х гг.), утверждает, что «признание права мирного прохода за внутриконтинентальными государствами явля-

¹ Голицын В. В. Указ. соч. – С. 37.

² Scelle G. Op. cit. – P. 382. Цит по: Uprety K. Op. cit. – P. 31.

³ Scelle G. Op. cit. – P. 385. Цит по: Uprety K. Op. cit. – P. 31.

⁴ Ibid. – P. 389.

⁵ Хайд Ч. Ч. Указ. соч. – С. 384.

⁶ Там же. – С. 385.

ется единственной целью того, чтобы принцип свободы открытого моря стал для них эффективным», и рассматривает право мирного прохода на территорию прибрежного государства «как логическое продолжение принципа свободы открытого моря и равенства государств»¹. Табиби также делает вывод о том, что для внутриконтинентальных государств право мирного прохода на море и в воздухе неприкосновенно и при отсутствии принципа свободы открытого моря теряет всякий смысл.

Как видим, эта теория имеет массу приверженцев. По их общему мнению, теория права доступа к морю как следствие свободы открытого моря получила официальное признание и конвенционное закрепление в ходе работы Женевской конференции 1958 г. по морскому праву. Положение о том, что каждое государство, не имеющее морского побережья, имеет право свободного доступа к морю на основании принципа свободы открытого моря, было закреплено в п.1 ст. 3 Конвенции об открытом море 1958 г. В ней говорится: «Государства, не имеющие морского берега, для того чтобы пользоваться свободой морей (выделено мной. – А. К.) на равных правах с прибрежными государствами должны иметь свободный доступ к морю»². Хотя право на свободный доступ к морю и рассматривается в конвенции 1958 г. как непосредственно вытекающее из принципа свободы открытого моря, оно оговаривается несколькими условиями, главным из которых является условие взаимности. Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. исправила этот недостаток, учитывая принцип суверенитета, а также регламентировав условия и порядок предоставления транзита внутриконтинентальным государствам. А именно: п. 2 ст. 125 Конвенция 1982 г. прямо указывает на то, что «условия и порядок осуществления свободы транзита *согласовываются между заинтересованными государствами* (выделено мной. – А. К.), не имеющими выхода к морю, и государствами транзита»³. «Защита» суверенитета транзитного государства оговаривается в п. 3 ст. 125 Конвенции. В частности: «Государства транзита в осуществлении своего полного *суверенитета над своей территорией* (выделено мной. – А. К.) имеют право принимать все меры, необходимые для обеспечения того, чтобы права и возможности, предусмотренные в настоящей части для государств, не имеющих выхода к морю, никоим образом не ущемляли законных интересов государств транзита»⁴.

¹ Uprety K. Op. cit. – P. 31.

² Конвенция об открытом море 1958 г. // Консультант Плюс: Беларусь. Технология ПРОФ [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2009.

³ Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. // Консультант Плюс: Беларусь. Технология ПРОФ [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2009.

⁴ Там же.

Нельзя не согласиться с утверждениями В. В. Голицына о том, что «эта теория, во-первых, не ставит доступ к морю в зависимость от согласия или несогласия прибрежного государства, гарантируя тем самым надежную защиту интересов стран, не имеющих выхода к морю. И, во-вторых, подчеркивает специфический, особый характер транзита внутриконтинентальных государств до морского побережья, рассматривая его как составную часть права на доступ к морю»¹. Подтверждением этому может служить п.1 ст.125 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. В нем говорится: «Государства, не имеющие выхода к морю, имеют право на доступ к морю и от него *в целях осуществления прав, предусмотренных в настоящей Конвенции <...> с этой целью* (выделено мной. – А. К.) государства, не имеющие выхода к морю, пользуются свободой транзита через территории государств транзита». То есть цель транзита – осуществление внутриконтинентальными государствами «морских» прав, предусмотренных Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г. В этом и состоит специфика транзита внутриконтинентальных государств.

В заключение хотелось бы отметить, что открытое море, являясь международным доменом, должно быть доступно для всех государств. Можно с уверенностью утверждать, что принцип доступа к морю неприбрежных государств происходит из принципа свободы открытого моря, а основанная на этом теория наиболее точно отражает юридическую природу прав внутриконтинентальных государств.

¹ Голицын В. В. Указ. соч. – С. 39.