

## НОВЫЕ РИСКИ И УГРОЗЫ БЕЗОПАСНОСТИ РОССИИ В АЗОВО-ЧЕРНОМОРСКОМ РЕГИОНЕ\*

DOI:10.20542/2307-1494-2017-2-37-45

**Ключевые слова:** Россия, Крым, Черное море, Азовское море, Керченский пролив, правовой статус, внутренние воды, суверенитет, Конвенция ООН по морскому праву 1982 г., делимитация, исключительная экономическая зона (ИЭЗ), морехозяйственная деятельность, Украина, НАТО

**Аннотация:** Ряд неурегулированных проблем, связанных с определением правового статуса акваторий и установлением новых или подтверждением уже существующих морских границ, делает Азово-Черноморский регион одной из наиболее проблемных зон для РФ. Решение этих проблем потребует десятилетий. При этом перед Россией стоит задача не только охраны государственной границы, защиты морской среды и ее ресурсов, обеспечения безопасности судоходства, но и предотвращения возможных провокаций, связанных с непризнанием государственной принадлежности Крымского п-ова и формированием вокруг него морских зон, находящихся под суверенитетом/юрисдикцией РФ. Перед российским руководством стоит задача не допустить даже частичной интернационализации этих морских пространств путем понижения их текущего правового статуса, что приведет к возникновению законных интересов третьих стран в отношении пространств и ресурсов данных акваторий. Необходимо также добиваться сохранения того баланса интересов безопасности, который строится на том, что в Азовском море он обеспечивается усилиями России и Украины, а в Черном море – исключительно черноморскими государствами, без привлечения внерегиональных стран.

**Keywords:** Russia, the Crimea, Black Sea, Azov Sea, the Kerch Strait, legal status, internal waters, sovereignty, UN Convention on the Law of the Sea (1982), delimitation, exclusive economic zone (EEZ), marine economic activities, Ukraine, NATO

**Abstract:** Several unsettled problems of determining the legal status of water areas and setting new sea borders or confirming the existing ones, makes the Azov-Black Sea region one of the most problematic areas for Russia. Solving these problems may require decades. Russia not only faces the need to protect its state borders, marine environment and resources, and provide the safety of navigation, but also has to prevent possible provocations linked to non-recognition of state affiliation of the Crimea and the sea areas around it under Russia's sovereign jurisdiction. Russia's leadership must not allow even partial internationalization of these marine spaces through lowering their current legal status that would lead to the emergence of legal interests of the third parties. It is also important to preserve the balance of security interests that, in the Azov Sea, can only be provided by Russia and Ukraine. In the Black Sea, this

---

\* Статья подготовлена в рамках проекта «Дисбалансы в мировой политике и международной безопасности» Программы фундаментальных исследований ОГПИМО РАН «Дисбалансы современного миропорядка и Россия».

balance should be ensured exclusively by the Black Sea states, without engaging any extraregional actors.

---

Вхождение Крыма в состав Российской Федерации не только не решило целый ряд уже существовавших проблем, связанных с правовым статусом или делимитацией морских пространств в Азовском и Черных морях, но и усилило противоречия, внося элемент «неопределенности» в этот процесс. Дело в том, что достижение взаимовыгодного урегулирования по тем или иным вопросам находится сегодня в прямой зависимости от признания нового политического статуса полуострова Крым как одного из субъектов Российской Федерации со стороны других государств региона и, прежде всего, Украины. Поскольку такой сценарий в настоящее время представляется маловероятным, перед Россией Федерацией остро стоит проблема защиты своих законных интересов в прилегающих морских пространствах, а также проведения и закрепления новых морских границ с соседними странами.

### **I. Азовское море**

В советский период Азовское море, окруженное со всех сторон территорией одного государства и сообщаемое с Мировым океаном проливом, берега которого также принадлежали одному государству, имело статус внутреннего моря СССР. Его акватория, с точки зрения норм и положений международного морского права, считалась внутренними водами, находящимися под полным государственным суверенитетом. Данный статус распространялся не только на всю акваторию Азовского моря, но и на недра его дна и воздушное пространство над ним. Это означало, что осуществление любых видов морехозяйственной деятельности в указанной акватории регулировалось внутренним советским законодательством и не могло осуществляться без разрешения СССР. При этом в мирное время акватория Азовского моря оставалась открытой для международного судоходства и захода иностранных торговых судов в расположенные на его берегах порты – ограничения касались лишь военного мореплавания.<sup>1</sup>

Распад СССР поставил вопрос о подтверждении или пересмотре правового статуса Азовского моря, так как выход к нему получили уже два суверенных государственных образования – Россия и Украина, и оно более не подпадало под категорию «внутреннего моря», окруженного берегами одного государства.

Российская сторона предлагала продолжать считать акваторию Азовского моря внутренними водами двух стран, не проводя здесь никакой линии делимитации. Позиция украинской стороны характеризовалась определенными «метаниями»: она была готова сохранить прежний правовой статус, но лишь при условии проведения линии разграничения, или же отказаться от него и полностью применить нормы и положения Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. к его акватории. Это, в частности, предполагало формирование:

- режима 12-мильного территориального моря (которое находилось бы под полным государственным суверенитетом, но в рамках которого гражданские суда и военные корабли иностранных государств обладали бы правом мирного прохода);
- 24-мильной прилегающей зоны;

– исключительной экономической зоны (ИЭЗ), в которой должны действовать три из шести свобод открытого моря (судоходства, полетов, прокладки кабелей и трубопроводов)

– соответствующего ей континентального шельфа (где оба государства обладали бы преимущественно ресурсной юрисдикцией – исключительными правами по разработке живых и неживых ресурсов).

Затем путем двухсторонних переговоров предлагалось провести делимитацию вышеуказанных пространств между двумя странами.

Формирование конвенционных режимов означало бы, что акватория Азовского моря была бы в значительной степени интернационализирована, так как они в конечном итоге привели бы к изменению правового статуса Керченского пролива, т. е. на использование пространств и ресурсов этой акватории могли бы на законных основаниях претендовать внерегиональные игроки. Последнее, безусловно, можно было бы расценивать как понижение правового статуса Азовского моря, идущее вразрез с интересами двух приазовских государств. Именно такой шаг в большей степени был невыгоден России, так как открывал Азовское море для захода военных кораблей третьих стран. Для Украины, начавшей с 1992 г. сотрудничество с НАТО, он имел бы гораздо менее серьезные последствия в политической и военной сферах.

После долгих переговоров, первый этап которых начался еще в 1996 г., международно-правовой статус Азовского моря и Керченского пролива как исторических внутренних вод России и Украины был официально закреплён в статье 5 Договора между РФ и Украиной о государственной границе<sup>2</sup> и в Договоре между РФ и Украиной о сотрудничестве в использовании Азовского моря и Керченского пролива (оба – 2003 г.). Эти договоренности были подтверждены в Совместном заявлении Президентов РФ и Украины по Азовскому морю и Керченскому проливу от 24 декабря 2003 г.

В соответствии с Договором 2003 г. о сотрудничестве в использовании Азовского моря и Керченского пролива, эти морские акватории были объявлены внутренними водами России и Украины. При этом был особо подчеркнут «исторический» характер такого правового статуса (статья 1).<sup>3</sup>

В статье 2 сформулированы правила прохода гражданских судов и военных кораблей в Азовское море:

1. Торговые суда и военные корабли, а также другие государственные суда под флагом Российской Федерации или Украины, эксплуатируемые в некоммерческих целях, пользуются в Азовском море и Керченском проливе свободой судоходства.

2. Торговые суда под флагами третьих государств могут заходить в Азовское море и проходить через Керченский пролив, если они направляются в российский или украинский порт или возвращаются из него.

3. Военные корабли и другие государственные суда третьих государств, эксплуатируемые в некоммерческих целях, могут заходить в Азовское море и проходить через Керченский пролив, если они направляются с визитом или деловым заходом в порт одной из сторон, по ее приглашению или разрешению, согласованному с другой стороной.<sup>4</sup>

Наконец, было зафиксировано, что урегулирование вопросов, относящихся к смежным морским пространствам в Азовском море и Керченском проливе, осуществляется по соглашению между сторонами и с учетом их позиций относительно правового статуса этой акватории как внутренних вод двух государств. Это означало недопустимость одностороннего установления там

границы и позволяло добиваться приемлемого для обеих сторон урегулирования проблемы определения правового статуса Азовского моря и Керченского пролива как внутренних вод двух государств. Фактически, никакие односторонние действия России или Украины по изменению правового статуса Азовского моря или проведению его размежевания не могли считаться легитимными и признаваться другой стороной.

Однако на сегодняшний момент позиция Украины кардинальным образом меняется: украинская сторона вновь ставит под сомнение саму возможность распространения статуса внутренних исторических вод на Азовское море как море двух государств. Используемая аргументация сводится к тому, что:

«1) в современном международном морском праве сами категории «исторические воды» и «исторический залив» предельно не конкретизированы, институт исторических вод не может считаться устоявшейся нормой обычного международного права;

2) отсутствует распространённая международная практика признания акваторий внутренними историческими водами двух государств одновременно;

3) статус внутренних исторических вод по отношению к Азовскому морю не может быть установлен в одностороннем порядке либо Украиной, либо Россией, так как для этого требуется признание международного сообщества или же, как минимум, всех заинтересованных государств;

4) сам Договор 2003 г. между Россией и Украиной был заключен вследствие вышеуказанного с нарушениями норм и положений международного морского права и, соответственно, нарушает права других государств;

5) в Азовском море должны быть образованы зоны суверенитета (внутренние воды, территориальное море) и юрисдикции (прилежащая зона, исключительная экономическая зона) России и Украины, а само море признано в рамках Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. относящимся к категории замкнутых/полузамкнутых морей в рамках ст. 122, что позволит третьим странам получить определенные права по использованию его пространств и ресурсов».<sup>5</sup>

Лоббирование применения норм и положений Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. к этому морскому региону и соответствующее формирование всех предусмотренных ею морских зон со стороны Украины де-факто свидетельствовало бы о стремлении сделать Азовское море максимально открытым для захода военных кораблей третьих стран. Такие действия, безусловно, стали бы прямым нарушением предыдущих договоренностей между двумя странами. Более того, как представляется, без российского согласия изменение статуса Азовского моря невозможно де-юре (учитывая ее контроль над Керченским проливом), но де-факто такие шаги украинской стороны свидетельствовали бы именно о таком желании, и России необходимо быть к ним готовой.

## **II. Керченский пролив**

В советский период воды Керченского пролива также рассматривались как внутренние воды одного государства – СССР. Этот статус основывался на решении, согласно которому в Черном море между Крымским и Таманским полуостровами (мыс Кыз-Аул – мыс Железный рог) была установлена прямая исходная линия (в соответствии с Постановлением Правительства СССР от 15 января 1985 г.), все воды к берегу от которой являлись внутренними водами.

После распада СССР Украина в одностороннем порядке перевела главный судоходный маршрут в проливе – Керчь-Еникальский канал (КЕК), с возможностью прохода судов с осадкой до 8 м – под свою юрисдикцию и стала осуществлять здесь управление движением судов.<sup>6</sup> Такой шаг обосновывался тем, что еще в советские годы акватория пролива, включая КЕК, были включены в состав вод украинского порта Керчь. При этом Киев стремился разграничить акваторию пролива между двумя странами на основе метода срединной линии, оставляя таким образом российской стороне право управлять двумя мелководными фарватерами, пригодными только для прохода судов с осадкой до 3 м.

Россия настаивала, что режим судоходства в проливе не может быть разработан украинской стороной в одностороннем порядке. КЕК был сооружен еще в 1874 г., затем он стал собственностью государства в лице Минморфлота СССР, отвечавшего за работоспособность Центра регулирования движения судов, оборудование которого находилось по обе стороны пролива.<sup>7</sup> Портовые власти Керчи осуществляли лишь оперативное управление этой собственностью, и, соответственно, Украина никогда не имела никакого отношения к сооружению КЕК, его обустройству и поддержанию в судоходном состоянии.<sup>8</sup> Разграничение же пролива не может быть проведено без учета интересов российской стороны и должно проходить по наиболее глубокому фарватеру, т. е. по КЕК.

Вхождение Крыма в состав России сняло с повестки дня необходимость разграничения Керченского пролива между двумя странами, так как сегодня его акватория полностью перекрыта внутренними водами РФ.

Однако в случае, если Украина решит пересмотреть правовой статус Азовского моря и будет выступать за установление конвенционных режимов территориального моря, прилегающей зоны, ИЭЗ и континентального шельфа, статус Керченского пролива может принципиальным образом измениться. Это связано с тем, что именно правовой статус Азовского моря в данном случае является определяющим для определения правового статуса Керченского пролива.<sup>9</sup>

Если это произойдет, то часть III «Проливы, используемые для международного судоходства» Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. может стать применимой к акватории Керченского пролива, который в ее рамках будет рассматриваться как международный. Несмотря на правовой статус внутренних вод, такие проливы могут считаться международными, и к ним, в зависимости от конкретной ситуации, применимо либо право мирного прохода, либо право транзитного прохода в том виде, как оно зафиксировано в Части III Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.<sup>10</sup> И в том, и в другом случае военные корабли третьих стран де-факто получают право свободного захода в Азовское море.

При этом нельзя забывать о том, что Украина в силу своего географического положения продолжает оставаться приазовским и причерноморским государством, заинтересованным в использовании Керченского пролива, соединяющего эти два моря.<sup>11</sup> Соответственно, любые виды ограничения законных прав Украины, прежде всего в области судоходства, являются прямым нарушением норм и положений международного морского права (что, в частности, касается и действий России по сооружению моста через Керченский пролив, которые не были согласованы с украинской стороной). Это подтверждается и практикой международных судебных разбирательств, в частности, иском Финляндии к Дании в рамках Международного Суда ООН относительно нелегитимности возведения моста через пролив Большой Бельт.

Таким образом, у украинской стороны на сегодняшний день остается потенциальная возможность оспорить строительство моста через Керченский пролив. Более того, находящийся сегодня у власти на Украине политический режим, даже в случае приглашения его к переговорам о таком строительстве, вряд ли дал бы свое согласие на это, так как не признает переход Крыма под юрисдикцию России. Однако необходимо также учитывать, что негативная позиция Киева по этому вопросу пока никак не оформлена официально (посредством направления нот дипломатического протеста или иным образом), что существенно снижает правовую значимость и весомость украинского протеста.

Наконец, для любой международной судебной инстанции принципиальным аргументом в вынесении решения в пользу одной из сторон будет являться то, как и в какой мере данное инженерное сооружение препятствует осуществлению гражданского или военного судоходства со стороны Украины. Не сомнений в том, что кроме высказанных возражений относительно строительства моста, украинская сторона не обладает флотом, для которого конструкция моста и, в частности, его высота, несет какие-либо ограничения. Учитывая, что за предыдущие годы из 8000-8500 судов, проходящих через Керченский пролив, 65–80% было ориентировано на заход в российские порты, следует признать, что у Российской Федерации больше оснований быть заинтересованной в дальнейшем беспрепятственном развитии судоходства через этот пролив.

### **III. Черное море**

В соответствии со статьей 122 Конвенции 1982 г. Черное море может рассматриваться как замкнутый морской регион. Согласно статье 123, в рамках такого региона страны обладают дополнительными полномочиями в области управления живыми ресурсами моря, их сохранения, разведки и эксплуатации, защиты и сохранения морской среды и проведения научных исследований.

Концепция замкнутых/полузамкнутых морей предполагает, что такое море почти полностью окружено сухопутной территорией нескольких государств и ввиду его географического положения не может быть использовано для транзитного (сквозного) прохода в другое море. Доступ в такое море из других частей Мирового океана может осуществляться по узким морским путям, ведущим только к берегам или портам государств, владения которых окружают это море. В данном случае подразумеваются не только физико-географические критерии. Речь идет, в первую очередь, о правовом содержании концепции «закрытого» моря – ограничении военного мореплавания кораблей неприбрежных государств с сохранением полной свободы открытого моря в отношении торгового судоходства. Соответственно, главной отличительной особенностью черноморского пространства от других замкнутых/полузамкнутых морей является наличие проливов со специально установленным режимом, связывающих Черное море с Мировым океаном.<sup>12</sup>

Правовой режим черноморских проливов основан на сочетании двух принципов: свободы торгового судоходства и защиты интересов безопасности черноморских стран.<sup>13</sup> Именно поэтому здесь предусмотрен уведомительный порядок военного мореплавания, введены ограничения по качественным, количественным и временным характеристикам для военных кораблей внерегиональных государств.

Турецкая сторона, признавая, с одной стороны, действенность Конвенции Монтрё, пытается ужесточить режим прохода через проливы, правда, лишь в отношении гражданских судов. Анкара предпринимает меры на уровне

национального законодательства (Регламенты), в рамках которых вводятся те или иные ограничения на плавание через проливы (в случае стихийных бедствий, аварий, проведения спортивных мероприятий, научно-исследовательских работ, введение обязательной лоцманской проводки, ограничения для нефтеналивных танкеров).<sup>14</sup> Стремление Турции сделать режим проливов более похожим на конвенционный режим внутренних вод, находящихся под полным государственным суверенитетом, осуществляемое без предварительных консультаций со странами-членами Конвенции Монрё – прямое нарушение международных договорённостей. Наличие Конвенции Монрё, регулирующей правовой режим судоходства в Черноморских проливах, указывает на то, что предмет правового регулирования находится в сфере международного, а не внутригосударственного права.<sup>15</sup>

Для России ситуация в регионе осложняется возникновением де-факто новых морских границ с соседними странами, которые де-юре должны быть подтверждены в рамках новых двухсторонних соглашений.

Так, с одной стороны, включение Крыма в состав России сняло с повестки дня проблему разграничения не только в Керченском проливе, но и морских пространств (территориального моря, ИЭЗ, континентального шельфа) между Россией и Украиной к югу от Крымского и Таманского полуостровов. С другой стороны, к западу от Крыма появилась необходимость проведения морской границы между Украиной и Россией, а также подтверждения тех линий разграничения, которые существовали к югу и юго-западу между Украиной (теперь – Россией), с одной стороны, Румынией и Турцией, с другой.

Остается неурегулированным вопрос о российско-абхазской и абхазско-грузинской морских границах. Пограничная служба ФСБ РФ на договорной основе осуществляет патрулирование акваторий, на которые претендует Абхазия. Грузинская сторона, оспаривая эти правопритязания, практикует задержание судов, заходивших в абхазские порты без её разрешения.<sup>16</sup>

Украина также практикует задержание, арест и конфискацию судов, посещавших крымские порты.<sup>17</sup> В рамках Международной морской организации (ИМО) украинская сторона выступила с декларацией, согласно которой все крымские порты, «оккупированные» Россией, закрыты и никакие суда/корабли не имеют права захода в них без её разрешения. Наихудшим сценарием стало бы, если эта практика по задержанию судов будет поддержана другими региональными странами, а также прибрежными государствами ЕС.

В сентябре 2016 г. Украина обратилась в Международный Трибунал по морскому праву, обвиняя Россию в нарушении её прав в акваториях вокруг полуострова Крым с точки зрения соблюдения норм и положений Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. Украинская сторона собирается доказывать, что Россия:

- нарушает её права по разработке живых и неживых ресурсов на континентальном шельфе и в 200-мильной ИЭЗ вокруг Крыма;
- не имеет права регулировать режим захода судов и кораблей в порты Крыма;
- проводя различные гидротехнические работы, наносит ущерб экологии и без разрешения украинской стороны использует объекты подводного культурного наследия последней.

Киев намерен оспаривать законность формирования Россией предписанных Конвенцией 1982 г. морских зон, находящихся под ее суверенитетом (внутренние воды, территориальное море) или же юрисдикцией (прилежащая зона, исключительная экономическая зона, континентальный шельф) вокруг

полуострова. Фактически, тем самым будет оспариваться государственная принадлежность Крыма, так как морские зоны, где Украина была бы наделена определенными правами и полномочиями, не могут существовать вокруг приморского субъекта РФ.

В связи с отсутствием согласия между сторонами на рассмотрение иска в Трибунале, последним был сформирован Арбитраж.<sup>18</sup> На сегодняшний момент было проведено первое техническое заседание, где были утверждены сроки предоставления материалов по делу (вплоть до сентября 2019 г.). Главный вопрос, который пока остается открытым: признает ли Арбитраж наличие у себя юрисдикции рассматривать этот иск, так как помимо трактовки и применения норм и положений Конвенции 1982 г., он де-факто затрагивает вопрос о государственной принадлежности Крыма. Любые же споры, касающиеся вопросов суверенитета, находятся вне компетенции международных судебных инстанций, предписанных Конвенцией 1982 г.

\*\*\*

Ряд неурегулированных проблем, связанных с определением правового статуса акваторий, а также установлением новых или подтверждением уже существующих морских границ, делает Азово-Черноморский регион одной из наиболее проблемных зон для Российской Федерации. Ситуация осложняется тем обстоятельством, что решение этих проблем не может быть найдено в кратчайшие сроки – скорее всего, оно потребует десятилетий. При этом перед Россией будет стоять задача не только охраны государственной границы, защиты морской среды и ее ресурсов, обеспечения безопасности судоходства, но и предотвращения возможных провокаций, связанных с непризнанием государственной принадлежности Крымского полуострова и формированием вокруг него морских зон, находящихся под суверенитетом/юрисдикцией Российской Федерации. Ключевая задача, стоящая перед российским руководством, – не допустить даже частичной интернационализации этих морских пространств путем понижения их текущего правового статуса, что автоматически приведет к возникновению законных интересов третьих стран в отношении пространств и ресурсов данных акваторий. Необходимо добиваться сохранения того баланса интересов безопасности, который строится на том, что в Азовском море он обеспечивается усилиями двух государств (Россия и Украина), а в Черном море – исключительно черноморскими государствами, без привлечения внерегиональных стран.

## ПРИМЕЧАНИЯ

---

<sup>1</sup> Суржин А.С. Азовское море и Керченский пролив: современный международно-правовой режим и перспективы развития // Международное право – International Law. 2010. № 4. С. 77.

<sup>2</sup> «Урегулирование вопросов, относящихся к смежным морским пространствам, осуществляется по соглашению между Договаривающимися Сторонами в соответствии с международным правом. При этом ничто в настоящем Договоре не наносит ущерба позициям Российской Федерации и Украины относительно статуса Азовского моря и Керченского пролива как внутренних вод двух государств». Договор между Российской Федерацией и Украиной о российско-украинской государственной границе // Сайт Президента РФ. 23 января 2003 г. URL: <<http://kremlin.ru/supplement/1653>>.



---

<sup>3</sup> Договор между Российской Федерацией и Украиной о сотрудничестве в использовании Азовского моря и Керченского пролива // Сайт Президента РФ. 24 декабря 2003 г. URL: <<http://kremlin.ru/supplement/1795>>.

<sup>4</sup> Там же.

<sup>5</sup> Сербенко Н. К вопросу об использовании Керченского пролива или почему российско-украинский договор нарушает международное право? // Независимый аналитический центр геополитических исследований «Борисфен Интел». URL: <<http://bintel.com.ua/ru/article/kerch/>>.

<sup>6</sup> Теория и практика морской деятельности. Вып.2. Реферативный очерк / под ред. Г.К.Войтоловского. – М.: СОПС, 2004. С. 59-63.

<sup>7</sup> Суржин А.С. Международно-правовой режим Черного моря (включая Азово-Керченскую акваторию и черноморские проливы). Дис. на соискание уч. степени к.ю.н. – М.: РУДН, 2011. С. 204.

<sup>8</sup> Колодкин А.Л., Гуцуляк В.Н., Боброва Ю.В. Мировой океан. Международно-правовой режим. Основные проблемы. – М.: Статут, 2007. С. 244–245.

<sup>9</sup> Шемякин А.Н. Современное международное морское право и перспективы его развития. – Одесса: Издат-Информ ОГМА, 2006. С. 266.

<sup>10</sup> Lopez M.A.G. International Straits: Concept, Classification and Rules of Passage. – Berlin, Heidelberg: Springer, 2010. P. 72.

<sup>11</sup> Мост в Крым мешают строить обычаи: почему нельзя строить мост в Крым без разрешения Украины // Газета.ru. 12.01.2015. URL: <[http://www.gazeta.ru/science/2015/01/12\\_a\\_6365573.shtml](http://www.gazeta.ru/science/2015/01/12_a_6365573.shtml)>.

<sup>12</sup> Суржин А.С. Международно-правовой режим Черного моря. Ук. соч. С. 42–44.

<sup>13</sup> Там же. С. 46.

<sup>14</sup> Котляр В.С. Международно-правовой режим черноморских проливов и политика Турции в вопросе о режиме проливов // Международное морское право. Статьи памяти А.Л. Колодкина / Сост. Р.А.Колодкин, С.М.Пунжин. – М.: Статут, 2014. С. 186–198.

<sup>15</sup> Дремлюга Р.И. Международно-правовой режим Черноморских проливов. // Lex Russica. 2013. № 10. С. 1110.

<sup>16</sup> Абхазия выразила протест Грузии из-за задержания украинского судна // РиаНовости Украина. 30.07.2010. URL: <[http://rian.com.ua/world\\_news/20100730/78465342.html](http://rian.com.ua/world_news/20100730/78465342.html)>.

<sup>17</sup> Петелин Г. Сирийский капитан пострадал за Крым: Украина конфисковала груз и судно из Танзании за посещение Крыма // Газета.ru. 17.03.2017. URL: <<http://www.gazeta.ru/social/2017/03/17/10579721.shtml>>.

<sup>18</sup> Dispute Concerning Coastal State Rights in the Black Sea, Sea of Azov, and Kerch Strait (Ukraine v. the Russian Federation). Permanent Court of Arbitration. URL: <<https://pca-cpa.org/ru/cases/149/>>.