

МЕЖДУНАРОДНОПРАВЕН СТАТУТ НА ЧЕРНО МОРЕ

Борис Колев¹

Република България е морска държава. Тя е сред морските страни на Европейския съюз. Този географски факт ѝ позволява да има морски комуникации с всички други крайбрежни държави в света, което е от голямо значение за развитието на морското търговско корабоплаване. Морските комуникации имат много голямо търговско, геополитическо и геостратегическо значение както за страната ни, така и за нашите партньори в Европейския съюз и НАТО. Статията представя основните правни норми на националното и международното морско право, уреждащи използването на онези морски пространства, върху които се упражнява част от националния суверенитет на страната. Особено внимание е обърнато на правната регулация на Черноморските протоци Босфора и Дарданелите, чрез които както България, така и другите черноморски страни се свързват със Световния океан. Описани са и основните понятия, използвани в международното морско право. Запознаването дори и накратко с тази правна материя би било от полза за учените географи, икономисти, регионалисти и др.

Ключови думи: морско право, морски пространства, Черноморски протоци, международно морско право

INTERNATIONAL LEGAL STATUS OF THE BLACK SEA

Boris Kolev

Abstract: The Republic of Bulgaria is a maritime state. It is among the maritime countries of the European Union. This geographical fact enables it to have maritime communications with all other coastal states, which is of great importance for the development of maritime commercial shipping. Maritime communications have greater commercial, geopolitical and geostrategic importance for our country as well as for our partners in the European Union and NATO. The article presents the basic legal rules of national and international maritime law governing the use of those maritime spaces on which part of the national sovereignty of the country is exercised. Particular attention was paid to the legal regulation of the Black Sea straits of the Bosphorus and the Dardanelles, through which, like Bulgaria and other Black

¹ Департамент География – НИГГТ – БАН; bkolev@abv.bg

Sea countries, they connect with the oceans. The basic concepts used in international maritime law are also described. Knowing, even briefly, this legal question would be of benefit to scientists, both geographers and economists, regionalists and others.

Keywords: maritime law, maritime spaces, Black Sea straits, international maritime law

ВЪВЕДЕНИЕ

Територията на страната, или още по-точно, националното географско пространство на Република България, има достъп до море – Черно море. Неговото значение е сред важните фактори за осъществяване на взаимоотношения с всички други държави с морски крайбрежия. В този смисъл е много вярно мнението на британския дипломат сър Айри Кроу, който в един свой меморандум от 1-ви януари 1907 г. до Форейн Офис (британското министерство на външните работи) между другото споделя, че „една морска държава, казано *фигуративно*, е съсед на всяка друга държава, намираща се на море” (Залезът на Стара Европа, 1995 г., стр. 77-78). В този смисъл нашата страна е своеобразен съсед с всички други морски държави.

Тук няма да се разглеждат географските особености и характеристики на Черно море, защото има достатъчно литература по този въпрос (Димитров, 2010; Колев, 2008; Кръстев, Станкова, 2008; Пейчев, Димитров, 2012; Димитров, Димитров, 2003; География на България, 2002, и много други български и чужди изследователи).

Не само на географските среди, но и в по-широки кръгове на обществото не е много ясна както националната, така и международноправната уредба относно Черно море. Тази тематика не се засяга по-скоро несъзнателно в повечето изследвания, свързани с това море.

Използването на морските пътища и въобще на моретата и океаните, с други думи на Световния океан, не става безразборно. От историческа гледна точка е трудно да се определи откога е започнало маркирането на морските граници и на съответните права на отделните държави. Още през Средновековието, особено след появата на огнестрелното оръжие, се определя зоната морски води, която принадлежи на съответната държава, да се простира на разстояние един оръдеен изстрел от брега навътре в морето (Пейчев, Димитров, 2012). Освен това далекобойността на тогавашната артилерия не е голяма, не повече от няколкостотин метра. Това обаче не е общоприета практика, защото липсва писмен, признат и от други морски държави, международен документ.

Както за всяка друга дейност, така и за ползването на водната площ на планетата, са създадени съответни правни норми. Тази регулация е основана на принципите на *международното морско право* (ММП). Тази специална правна материя е част от международното публично право. В исторически план, подобно на останалите отраслови правни науки, и то се създава върху два основни вида източници. Първоначално, това са международни обичаи и норми, определени от практиката и приети от морски държави още в древността, както и в по-късни епохи. След това постепенно те са събирани и преработени в редица вече писмени двустранни и многостранни международни документи като договори, споразумения, конвенции и други международноправни актове.

ПРИЛОЖНО ПОЛЕ НА МЕЖДУНАРОДНОТО МОРСКО ПРАВО

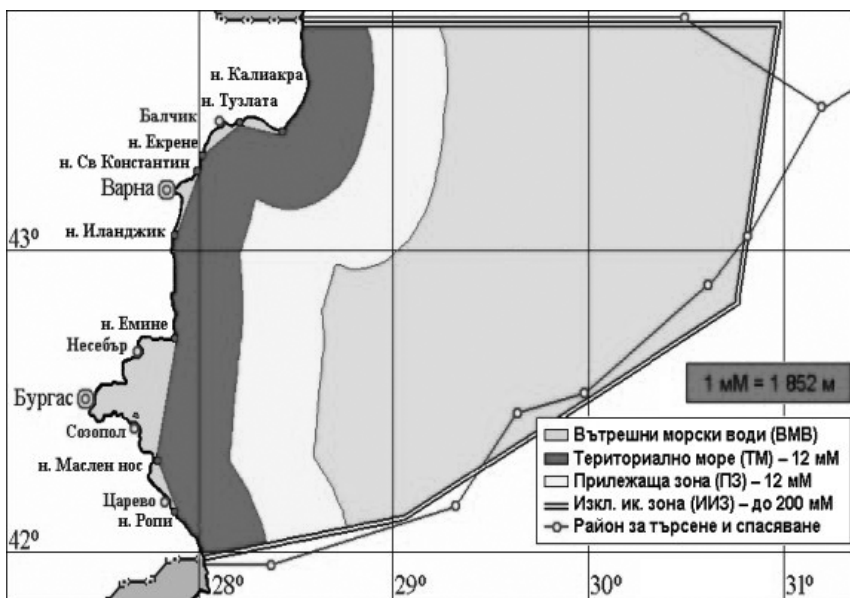
За пръв международен писмен документ на морското право, освен ако не се намери друг, е т.нар. *Consulato del Mar*, съставен на езика *каталан* (каталунски) и издаден в Барселона още в края на XIII или в началото на XIV век (Glassner, Fabrer, 2010). Той представлява един вид кодекс, създаден по заповед на кралето на Арагон, в който са събрани морски обичаи и практически норми на редица тогавашни средиземноморски държави, като Венеция, Генуа, Франция, Испания, както и постановки от Древна Елада и т.н. В този смисъл този кодекс се приема за първообраз на ММП, което многократно се допълва и разширява съобразно изменящите се исторически епохи.

В ММП освен конкретната регламентация на използването на морските пространства са включени и определения на основните използвани в тях международно приети понятия. Ето накратко някои от тях.

Едно от най-важните понятия в ММП е *морският суверенитет*. Това е правото на всяка морска държава да упражнява пълен контрол и ред за управление на използването на морските си пространства, *вътрешните си води*, т.е. акваториите на пристанищата, владените в сушата заливи, както и териториалното си море, включително континенталния шелф и морското дъно, според разпоредбите на националното си законодателство, съобразено с ММП. Към морския суверенитет се отнася и въздушното пространство над посочените водни площи. На фиг. 1 са показани морските пространства на Република България. Според Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата, за да навлезе и акостира чужд кораб в териториалното море и вътрешните води на Република България, ако той плава под флаг на черноморска държава, е задължително да се поиска разрешение най-малко 30 дни преди посещението му и 45 дни – за кораби на всички останали държави, освен ако не е предвидено друго в споразумение между България и държавата, под чийто флаг плава съответният кораб. Този режим се отнася за невоенни кораби. За военните плавателни съдове е създаден друг по-особен режим, който тук не се разглежда.

Друго основно понятие е *териториално море*. То представлява морска ивица с ширина 12 морски мили (**nautical miles**), отчитана от линиите на най-големия отлив на вътрешните морски води, съединяващи най-крайните владени в морето точки на заливите. Една морска миля (nm) е равна на 1852 m.

Следващото понятие е *открито море*, или *международни води*, както е по-известно. Тази морска площ се простира от външната граница на т.нар. *прилежаща зона*, която обхваща други 12 nm навътре и започва от границата на териториалното море. С други думи, общо след 24 nm, отчитани от най-големия отлив, започва открито море (фиг. 1). Разпоредбите за открито море се съдържат в Женевската конвенция, приета още през 1958 г., подписана от 47 държави и влязла в сила през 1962 г., както и Конвенцията от същата 1958 г. за свободата да се лети над открито море. Понятието открито море е допълнено от Конвенцията на ООН по морско право от 1982 г. Допълнението се изразява в признаването на права на крайбрежната държава върху морски пространства до 200 nm, отчитани от външната граница на прилежащата зона. Тези морски пространства са наречени *изключителни икономически зони*, в които само крайбрежната дър-



Източник: <https://www.bluelink.net>

Фиг. 1. Видове морски пространства на Република България (ММ – морска миля)

жава има права върху изследването и използването на акваториалните и минералните ресурси, както и за създаване на изкуствени острови, сондажни и други дейности. Изключителната икономическа зона на нашата страна е показана на фиг. 1. Във връзка с това е въведено и понятието *функционален суверенитет*. Този термин означава, че крайбрежната държава осигурява свобода на корабоплаване и прелитане над акваторията на изключителната икономическа зона, както и прокарването на подводни инфраструктурни съоръжения, като кабели, тръбопроводи и други дейности, разрешени от ММП. В този смисъл тази зона е част от откритото море, т.е. от международните води.

Повече детайли са посочени в Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България, обн. ДВ, бр. 12 от 11.02.2000 г., както и в Конвенцията за териториалното море и прилежащата зона – ратифицирана с Указ № 297 на Президиума на Народното събрание от 7 юли 1962 г. – Известия на Народното събрание, бр. 79 от 1962 г., в сила за България от 10 септември 1964 г., както и в Конвенцията на ООН по морско право, приета през 1982 г., в сила от 16 ноември 1994 г., за Република България в сила от 14 юни 1996 г.

Многобройните изменения и допълнения на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България са показател за това, че морското право е много сложна материя. Всички юридически детайли имат значение, защото нашата страна като морска държава има всичките права и отговорности по тези документи на ММП, понеже ги е приела (ратифицирала по надлежния ред) и съгласно чл. 5, ал. 4 от Конституцията на

Република България, те вече са част от националното законодателство и имат приоритет над него, ако някои български закони или други нормативни актове им противоречат.

Черно море е от групата на, условно казано, затворените морета, т.е. има връзка със Световния океан само чрез два тесни протока, в случая Босфора и Дарданелите. Тъй като през Босфора са прокарани 3 моста и два тунела под него, Европа е свързана с азиатската част на Турция, Близкия и Средния изток и чрез шосеен и жп транспорт. Ето защо е подходящо да са разгледат и постановките на един друг много важен международен документ, определящ статута на тези протоци, който има голямо значение за България, както и за останалите черноморски държави. Това е Конвенцията за черноморските проливи, подписана в Монтрьо (Швейцария) на 20 юли 1936 г. и няколкократно допълвана, но е в сила и досега. В изработването и приемането на Конвенцията взима участие и българска делегация, водена от д-р Николай Николаев, който в качеството си на пълномощен министър и главен секретар на Министерството на външните работи и вероизповеданията я подписва от името на Царство България. Д-р Николаев бил е и министър на вътрешните работи, както и народен представител в XXV Народно събрание преди 9 септември 1944 г. Този заслужил дипломат е осъден на смърт от Народния съд, но поради факта, че по това време е извън страната, избягва страшната участ, която му е подготвяна.

Може би тази конвенция, отнасяща се за Черноморските проливи, е най-старият и останал в сила международноправен документ, „*преживял*” Втората световна война. Страни по този акт тогава са: Австралия, България, Гърция, Великобритания, Румъния, Съветският съюз, Турция, Франция, Югославия и Япония. Участието на Австралия и Япония в подписването на тази конвенция е доста странно, но така или иначе и те са сред държавите по изработването и приемането ѝ. Тук са избрани и представени само някои от нейните основни разпоредби:

- Преди самото навлизане от Дарданелите в Мраморно море, както и в обратна посока, т.е. преди навлизане от Черно море в Босфора, всеки кораб трябва да съобщи името си, флага под който плава, своя тонаж, вида на пренасяния товар, както и направлението на курса си;

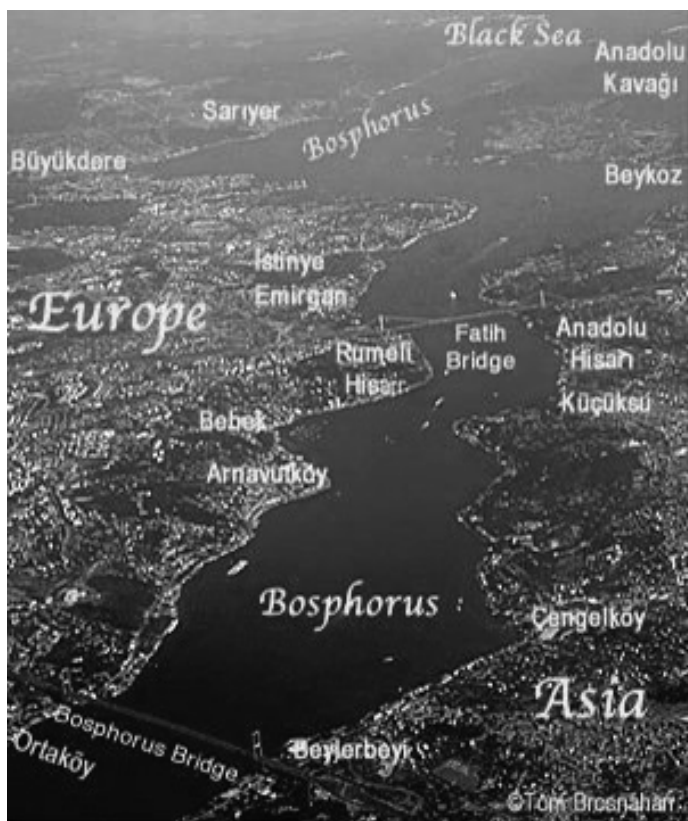
- Всеки кораб се подлага на санитарен контрол в пристанището Чанаккале при навлизането в Дарданелите, а при излизане от Черно море и влизане в Босфора, това се прави в истанбулския пункт Бюйюкдере (фиг. 2);

- Всеки кораб заплаща такса, определяна от турските пристанищни власти, съобразно тонажа, с която се поддържа санитарният контрол, плавателният път (фарватер), както и функционирането на турската морска спасителна служба;

- Преминаването през протоците се извършва само еднопосочно;

- Всеки транзитно преминаващ кораб има право, ако е необходимо, да остане до 48 часа на рейд в Истанбул;

- Военни кораби на нечерноморски държави, но с известни ограничения на тонажа и размерите им, могат да навлизат в Черно море и да престояват там за не повече от три седмици (21 денонощия), като в този срок трябва да го напуснат (по този въпрос има и други подробни разпоредби). Ето защо военни кораби от нечерноморски държави не могат да престояват в Черно море за по-дълъг срок;



Източник: [www. bosphorus.map](http://www.bosphorus.map)

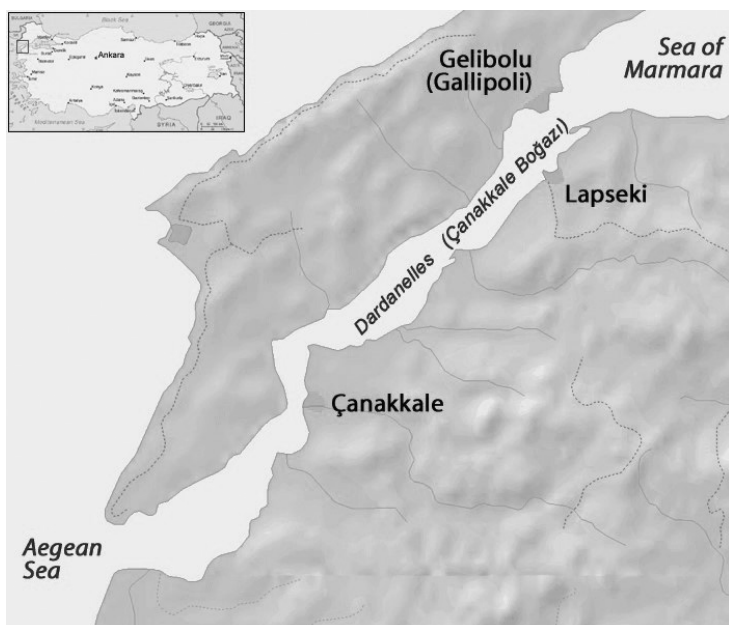
Фиг. 2. Протокът Босфор: дължина 30 km, най-голяма широчина – 3,7 km, най-малка – 0,75 km, дълбочина – между 36 и 124 m; най-тесният междуконтинентален проток; горе, в ляво се намира пристанището Бююкдере

– Надводните военни кораби, както и подводниците, трябва да преминават само деном, а подводниците – само в надводно състояние;

– Турция има право да не допуска преминаване на кораби от държави, с които е във война;

– Самолетоносачи, поради размерите си, както и танкери с втечен газ, не се допускат за преминаване. За да се избегнат ограниченията за самолетоносачите, руските бойни кораби със самолети на борда формално са определени като „самолетоносни кораби”.

Турските власти следят и за опазването на морската среда, тъй като средно на денонощие през двата протока се превозват с танкери над 2 млн. барела суров нефт, а през годините досега са установени нефтени разливи в размер на повече от 100 000 t от тази суровина. Средно за година през Черноморските протоци преминават над 20 000 кораба.



Източник: <https://www.forums.corsairs-harbour.ru>

Фиг. 3. Протоктът Дарданели: дължина – 61 km, широчина – между 1,2 и 6 km, средна дълбочина – 55 m, максимална – 82 m

Действието на конвенцията е продължавано на няколко пъти от по 20 години. Трябва да се отбележи и това, че водите на тези протоци са част от териториалното море на Турската република и затова тя има не само определени права, но и задължения.

Представените най-важни за нашата страна национални и международни актове по морско право постоянно се допълват и усъвършенстват в зависимост от действието на редица условия и фактори.

ЛИТЕРАТУРА

- Колев, Б. (2008).** Националното географско пространство на Република България. Изд. ХЕРОН ПРЕС, С. 194 с. / Kolev, B. (2008). National Geographic space of the Republic of Bulgaria, HERON PRESS, Sofia (Bg).
- Колев, Б. (2013).** Междуконтиненталните протоци. Изд. ХЕРОН ПРЕС, 48 с. С. / Kolev, B. (2013). The Intercontinental straits. HERON PRESS, 48 p. Sofia (Bg).
- Кръстев, Т., Св. Станкова (2011).** Природна география на България и Черно море. Част II – Регионална характеристика – природни области, Изд. ФАБЕР, В. Търново. / Krastev, T., Sv. Stankova (2011). Natural Geography of Bulgaria and the Black Sea. Part II - Regional characteristics - Natural zones. FABER, Veliko Tarnovo (Bg)
- Пейчев, В., Д. Димитров (2012).** Океанология, Изд. ОНГЪЛ, Варна, 490 с. / Peychev, V., D. Dimitrov (2012). / Oceanology. ONGAL, Varna, 490 p. / (Bg).

- *** **Залезът на Стара Европа**, УИ „Св. Кл. Охридски”, 1995 г., 160 с. С. / *Sunset of Old Europe*. St. Kl. Ohridski, 160 p. Sofia/. (Bg).
- *** **Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България**. Обн. ДВ, бр. 12 от 11.02.2000 г., последно изм. и доп. ДВ. бр.28 от 29 Март 2018 г. / *Law on the Maritime Spaces, Inland Waterways and Ports of the Republic of Bulgaria*. State Gazette, № 12-11.02.2000/. (Bg).
- *** **Конвенция за черноморските проливи**, подписана в гр. Монтрьо (Швейцария) на 20 юли 1936 г., (Одобрена от Министерския съвет на Царство България на 31 юли 1936 г., Утвърдена от Цар Борис III с Указ № 332 от 19 август 1936 г. и ратифицирана от Народното събрание на 9 ноември 1936 г.) / *Convention on the Black Sea Straits, 1936*. (Montreux Convention), (Bg).
- *** **Конвенция за териториалното море и прилежащата зона** (Ратифицирана с Указ № 297 на Президиума на Народното събрание от 7.07.1962 г. – обн. Известия на Народното събрание, бр. 79 от 1962 г. В сила за България от 10.09.1964 г.) / *Territorial Sea Convention and Adjacent Area* (Bg).
- *** **Конвенция на ООН по морско право от 1982 г.** В сила от 16.11.1994 г., за Република България, в сила от 14.06.1996 г. / *United Nations Convention on maritime law, 1982*/. (Bg).
- *** **Конституция на Република България**. УИ „Св. Кл. Охридски”, 2019, С. / *Constitution of the Republic of Bulgaria*, St. Kl. Ohridski, Sofia/. (Bg).
- Glassner, M., C. Fabrer (2010)**. *Outlines & Highlights for Political Geography*. John Wiley & Sons Inc.92 p. Sim Valey, CA, USA.
- <https://www.dailysabah.com/business/2016/12/19/>
- <https://www.forums.corsairs-harbour.ru>
- <https://www.bluelink.net>
- www.bosphorus.map