

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ОДЕСЬКА МОРСЬКА АКАДЕМІЯ  
Навчально-науковий інститут морського права та менеджменту

Кафедра морського права

**Ковальчук Катерина Олександрівна**

УДК 341.225(26.04)

**ПРАВОВИЙ РЕЖИМ ПРОТОК, ЯКІ ВИКОРИСТОВУЮТЬСЯ ДЛЯ  
МІЖНАРОДНОГО СУДНОПЛАВСТВА**

**Дипломна робота магістра**

Науковий керівник,  
к.ю.н., доцент  
Півторак Г.Ф.

освітньо-професійна програма  
“Морське право”, спеціальність 081  
“Право”

Здобувач \_\_\_\_\_

Науковий керівник \_\_\_\_\_

Завідувач кафедри \_\_\_\_\_

Нормоконтроль \_\_\_\_\_

м. Одеса – 2025 р.

## АНОТАЦІЯ

**Ковальчук К.О. Правовий режим проток, які використовуються для міжнародного судноплавства.** Кваліфікаційна дипломна робота магістра спеціальності 081 “Право”, освітньо-професійна програма “Морське право”. Національний університет “Одеська морська академія”, Одеса, 2025.

Автором розглянуто історичний розвиток міжнародно-правового регулювання морських проток і вплив колоніальної політики і воєнних конфліктів на їх правовий режим та детально досліджено геополітичне та стратегічне значення проток у сучасному міжнародному морському праві, що дає більш ширше уявлення про їх призначення та функціонування. Також виокремлено основні підходи поділу проток з точки зору їх особливостей і запропоновано авторську класифікацію за категоріями, що дає більш поглиблене розуміння різновидів проток та їхнього функціонування.

Проаналізовано основні положення та правове регулювання Гібралтарської протоки, її географічні та стратегічні особливості для міжнародного судноплавства. Детально розглянуто правовий режим протоки Босфор і Дарданелли та охарактеризовано режим використання Ормузької та Малакської проток, особливо приділена увага сучасним умовам в контексті його регулювання.

Окреслено тенденції удосконалення механізмів співпраці між державами, зокрема посилення координації між державами, створення спільних систем моніторингу та реагування. Ґрунтовно досліджено роль сучасних технологій та інструментів кіберзахисту, і в цьому контексті проведено аналіз використання новітніх технологій для забезпечення безпеки проходу. Також окремо наведено напрями удосконалення правового регулювання судноплавства, що здійснюється скрізь міжнародні протоки.

**Ключові слова:** *міжнародні протоки, правовий режим, міжнародне судноплавство, транзитний прохід, прибережні держави, міжнародна безпека.*

## ABSTRACT

**Kovalchuk K.O. Legal Regime of the Straits Used for International Navigation.** Master's thesis in the field of study 081 'Law', educational and professional programme "Maritime Law". National University 'Odessa Maritime Academy', Odesa, 2025.

The author examines the historical development of the international legal regulation of maritime straits and the impact of colonial policy and armed conflicts on their legal regime. The chapter also provides an in-depth analysis of the geopolitical and strategic significance of straits in modern international maritime law, offering a broader understanding of their purpose and functioning. Key approaches to the classification of straits based on their characteristics are outlined, and an original author's classification is proposed, which enhances the understanding of the types of straits and their functions.

Analyzed the key provisions and legal regulation of the Strait of Gibraltar, as well as its geographical and strategic features for international navigation. The legal regime of the Bosphorus and Dardanelles Straits is examined in detail, along with the regime of the Strait of Hormuz and the Strait of Malacca, with particular attention given to their regulation under contemporary global conditions.

Outlined the trends in improving cooperation mechanisms between states, including enhanced coordination, the creation of joint monitoring systems, and collaborative response measures. The role of modern technologies and cybersecurity instruments is thoroughly analyzed, with a detailed assessment of innovative tools used to ensure safe passage. The chapter also presents directions for improving the legal regulation of navigation carried out through international straits.

**Keywords:** *international straits, legal regime, international navigation, transit passage, coastal states, international security.*

## ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ ТА СКОРОЧЕНЬ.....	5
ВСТУП.....	6
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ РОЗВИТКУ ТА КЛАСИФІКАЦІЇ ПРОТОК, ЯКІ ВИКОРИСТОВУЮТЬСЯ ДЛЯ МІЖНАРОДНОГО СУДНОПЛАВСТВА.....	12
1.1. Історичний розвиток міжнародно-правового регулювання морських проток. Вплив колоніальних та воєнних конфліктів.....	12
1.2. Геополітичне та стратегічне значення проток у сучасному міжнародному морському праві.....	17
1.3. Характерні ознаки проток з точки зору їх класифікації.....	24
РОЗДІЛ 2. КЛЮЧОВІ АСПЕКТИ ПРАВОВОГО РЕЖИМУ ПРОТОК ЯКІ ВИКОРИСТОВУЮТЬСЯ В СУДНОПЛАВСТВІ.....	31
2.1. Гібралтарська протока: основні положення та правове регулювання.....	31
2.2. Правовий режим проток Босфор і Дарданелл.....	37
2.3. Режим використання Ормузької та Малаккської проток.....	47
РОЗДІЛ 3. ШЛЯХИ ВДОСКОНАЛЕННЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ СУДНОПЛАВСТВА, ЯКЕ ЗДІЙСНЮЄТЬСЯ СКРІЗЬ МІЖНАРОДНІ ПРОТОКИ.....	53
3.1. Удосконалення механізмів співпраці між державами.....	53
3.2. Використання новітніх технологій для забезпечення безпеки проходу.....	58
ВИСНОВКИ.....	68
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	77

**ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ ТА СКОРОЧЕНЬ**

AI	Artificial intelligence
AIS	Автоматичні ідентифікаційні системи
AUV	Безпілотні підводні апарати
CMEMS	Copernicus Marine Environment Monitoring Service
EIA	Energy Information Administration
MASS	Maritime Autonomous Surface Ships
MSP	Malacca Straits Patrol
ReCAAP	Регіональна угода про співпрацю у боротьбі з піратством та збройним розбоєм проти суден в Азії
SMVTS	Strait of Malacca Vessel Traffic System
USV	Безпілотні надводні апарати
VLCC	Very Large Crude Carrier
VTS	Vessel Traffic Services

## ВСТУП

**Обґрунтування вибору теми та її актуальність.** Правовий режим проток, що використовуються для міжнародного судноплавства, є одним із ключових аспектів у сучасному морському праві, оскільки протоки відіграють визначальну роль у забезпеченні транспортування важливих вантажів, безпеки та економічної стабільності. Близько третини світової морської торгівлі проходить саме через стратегічні протоки, тим самим робить їх критичними маршрутами міжнародної логістики. Будь-яке обмеження судноплавства, інцидент або політичний конфлікт них здатні призвести до глобальної економічної кризи, порушення стабільності постачання та загострення геополітичної ситуації. Водночас зростання кількості піратських нападів на судна, кібератак, екологічних ризиків та спроб односторонньої зміни правового режиму окремих проток актуалізують необхідність детального дослідження їх чинного міжнародно-правового режиму.

Такі протоки, як Гібралтарська, Босфор і Дарданелли, Ормузька та Малаккська є не просто об'єктами економічного інтересу держав, але й важливими стратегічними маршрутами для них. Зважаючи на це виникає необхідність в чіткому розумінні, якими нормами міжнародного права регулюється режим проходу суден, як співвідносяться національне законодавство з міжнародними нормами щодо цього, а також як саме міжнародні організації, регіональні ініціативи та наукові інституції впливають на формування нових стандартів безпеки та екологічного контролю.

Особливої актуальності дана тема набуває в умовах змін у міжнародно-правовому порядку, де деякі держави намагаються переглянути чинні правила, а технічний розвиток, зокрема в сфері дистанційного моніторингу, супутникової аналітики та кіберзахисту, значно розширює можливості контролю за судноплавством. В цей же час розширюється і спектр загроз, які можуть виникати, серед яких і маніпуляція навігаційними даними, і блокади, мілітаризація проток та екологічні катастрофи. Тому дослідження правового режиму міжнародних проток дозволяє не лише проаналізувати чинні норми

права, а й виявити тенденції до їхньої еволюції під впливом сучасних викликів.

Таким чином, вибір теми зумовлений потребою всестороннього вивчення використання проток у поєднанні з новітніми практиками безпеки, цифрового моніторингу та міжнародної співпраці, що робить її актуальною як у теоретичному, так і в практичному аспектах.

**Мета та задачі роботи.** Метою роботи є детальне дослідження правового режиму міжнародних проток, його аналіз відповідно до міжнародного морського права та визначення сучасних викликів, пов'язаних із безпекою судноплавства, технологічним розвитком і міжнародною взаємодією при регулюванні проходу.

Для досягнення цієї мети передбачено виконати такі поставлені **задачі**:

1) проаналізувати історичний розвиток міжнародно-правового регулювання морських проток та визначити, як вплинули колоніальні та воєнні конфлікти на формування сучасного правового режиму;

2) здійснити всестороннє дослідження геополітичного та стратегічного значення проток у сучасному міжнародному морському праві;

3) виявити та систематизувати характерні ознаки проток з точки зору їх класифікації;

4) детально розкрити та окреслити основні положення і особливості правового регулювання Гібралтарської протоки;

5) проаналізувати правовий режим проток Босфор і Дарданелл в контексті їхнього історичного становлення та сучасної договірної практики;

6) охарактеризувати режим використання Ормузької та Малаккської проток та його вплив на світову безпеку й міжнародну торгівлю;

7) виокремити шляхи вдосконалення правового регулювання судноплавства, яке здійснюється скрізь міжнародні протоки з точки зору сучасних викликів.

**Об'єктом дослідження** є суспільні відносини, які виникають у процесі використання проток для міжнародного судноплавства.

**Предметом дослідження** виступають правові норми та принципи, а

також міжнародні звичаї, що регулюють режим використання міжнародних проток.

**Методи дослідження.** У роботі використано як і загальнонаукові так і спеціальні методи пізнання. Історичний метод застосовано для дослідження еволюції міжнародно-правового регулювання морських проток та впливу на нього колоніальних конфліктів. Системно-структурний метод використано для проведення класифікації міжнародних проток, а також для визначення місця норм, що регулюють правовий режим проток в системі як міжнародного, так і національних законодавств прибережних держав. Формально-юридичний метод застосовано при аналізі змісту міжнародно-правових актів та національного законодавства держав у сфері забезпечення свободи судноплавства та безперешкодного проходу суден протоками. Порівняльно-правовий метод дозволив виявити спільні риси та відмінності у правовому регулюванні різних міжнародних проток, особливої Ормузької та Малаккської. У роботі також використано методи аналізу і синтезу, індукції та дедукції, що дозволило сформулювати обґрунтовані висновки та шляхи вдосконалення правового регулювання судноплавства, яке здійснюється скрізь міжнародні протоки.

**Аналіз використаних джерел та літератури.** Джерельна база дипломної роботи є досить багаторівневою та різноманітною, оскільки охоплює нормативно-правові акти, фундаментальні класичні праці з міжнародного морського права, сучасні дослідження, присвячені безпеці судноплавства, а також офіційні ресурси міжнародних організацій.

Основою дослідження стали міжнародно-правові документи, які регулюють правовий режим проток, а саме Конвенція ООН з морського права 1982 року та Конвенція Монтре 1936 року. Вони визначають ключові поняття, права і обов'язки держав, режими транзитного та мирного проходу. Крім того, використано низку документів Міжнародної морської організації зокрема резолюції щодо систем розподілу руху, положень про регулювання автономних суден та рекомендацій із кібер ризиків. Ці джерела дозволяють

розглянути сучасну кодифікацію норм морського права та його еволюцію у відповідь на технологічні виклики.

Серед джерел особливе місце також займають роботи Гуго Гроція «Про свободу морів», праці Shaw та Crawford, що формують теоретичну та доктринальну основу міжнародного морського права. Також застосовано історико-правові дослідження Alexandrowicz, Fernández-Armesto та Anderson, які дають змогу простежити генезу правового режиму проток від середньовічної практики до сучасних міжнародних норм.

У роботі використано монографії та статті, присвячені стратегічному значенню проток, а також окремим із них. Це праці авторів Leifer, Bateman, Beckman, Bernard та Rahman, що присвячені характеристиці Малаккської протоки. Також широко використовувались статті науковців Шевчук, Панченко, Мажар та Папян, що описують правове становище Чорноморських проток. Також були використані роботи, присвячені Ормузькій протоці таких авторів, як Cordesman та Сікора.

Значний пласт літератури стосується питань безпеки на морських шляхах. Це, наприклад, праці Kraska & Pedrozo, матеріали про систему Malacca Strait Patrol та аналіз регіональних механізмів співпраці, що знайшли своє відображення в статтях авторів Bernard, Poonawatt та Rahman. Ці джерела дозволяють дослідити інституціоналізовані заходи та фактичну практику держав щодо забезпечення безпеки проток від піратства, терористичних загроз, та контрабанди.

**Наукова новизна одержаних результатів** полягає у поєднанні класичного правового аналізу режиму проток із дослідженням впливу сучасних цифрових технологій, кібербезпеки та екологічного моніторингу на трансформацію правового регулювання. Було уточнено та розширено сучасні критерії класифікації міжнародних проток шляхом поєднання нових параметрів та продемонстровано, що традиційні класифікаційні підходи вже не повністю охоплюють сучасну динаміку використання проток. Також було проведено порівняння геополітичних та стратегічних аспектів Ормузької та

Малаккської протоку у сучасних умовах задля з'ясування того, яку протоку доцільніше використовувати для безпечного судноплавства. У роботі узагальнено дані щодо впливу кібератак, підміни AIS-сигналів та цифрових загроз на правові механізми забезпечення свободи судноплавства і аргументовано, що кібер ризики слід розглядати як новий елемент морської безпеки, який може вимагати адаптації міжнародно-правових норм.

**Практичне значення одержаних результатів** полягає в тому, що вони можуть бути корисні для фахівців морської галузі, зокрема при плануванні маршрутів, управлінні навігаційною безпекою та аналізі кіберзагроз. Їх можуть використовувати судноплавні компанії та організації для вибору найбільш доцільного шляху для проходу суден. Матеріали також можуть застосовуватися у навчальному процесі під час викладання міжнародного та морського права, а також у наукових дослідженнях, спрямованих на подальший розвиток правового регулювання стратегічних проток.

**Апробація результатів.** Основні положення та висновки дипломної роботи були оприлюднені на таких наукових конференціях:

- XI Всеукраїнська науково-практичної онлайн конференція молодих науковців та здобувачів вищої освіти «Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики» (27 листопада 2025 року, Одеса) - тези на тему «Правовий режим проток Босфор і Дарданелли»;

- XV міжнародна науково-технічна конференція «Суднова електроінженерія, електроніка і автоматика» (26 листопада 2025 року, Одеса) - тези на тему « Гібралтарська протока: основні положення та правове регулювання»;

- XV Всеукраїнська студентська наукова конференція «Сучасні проблеми морського транспорту та безпека мореплавства» (20 листопада 2025 року, Одеса) - тези на тему «Геополітичне та стратегічне значення проток у сучасному міжнародному морському праві».

**Обґрунтування структури роботи.** Враховуючи актуальність обраної теми та виходячи з мети та поставлених задач, робота складається зі вступу,

трьох розділів, восьми підрозділів, висновків та списку використаних джерел у складі 70 джерел.

У першому розділі проаналізовано теоретичні засади розвитку та класифікації проток, які використовуються для міжнародного судноплавства, охарактеризовано історичний розвиток їх міжнародно-правового регулювання, і при цьому враховано стратегічне та геополітичне значення морських шляхів. Також запропоновано своє бачення класифікації проток за певними ознаками.

У другому розділі окреслено ключові аспекти правового режиму проток, які використовуються в судноплавстві, при цьому окремо розглянуто правове становище визначних проток, таких як Гібралтарська, Босфор і Дарданелли, а також Ормузька та Малаккська.

У третьому розділі визначено шляхи вдосконалення правового регулювання судноплавства, яке здійснюється скрізь міжнародні протоки, і при цьому розглянуто удосконалення механізмів співпраці між державами та використання новітніх технологій для забезпечення безпеки проходу.

У висновках наведені основні результати дослідження.

## РОЗДІЛ 1

# ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ РОЗВИТКУ ТА КЛАСИФІКАЦІЇ ПРОТОК, ЯКІ ВИКОРИСТОВУЮТЬСЯ ДЛЯ МІЖНАРОДНОГО СУДНОПЛАВСТВА

### **1.1. Історичний розвиток міжнародно-правового регулювання морських проток, вплив колоніальних та воєнних конфліктів**

Морські протоки здавна відігравали надзвичайно важливу роль у розвитку світової торгівлі та міжнародних відносин. Вони завжди були предметом підвищеної уваги держав, що прагнули контролювати доступ до стратегічних транспортних шляхів. Історичний розвиток правового регулювання проток нерозривно пов'язаний із колоніальною політикою європейських держав та воєнними конфліктами, які визначали політичний баланс у світі.

Протоки є надзвичайно важливими стратегічними шляхами, оскільки вони з'єднують моря та океани і цим самим забезпечують можливість міжнародної торгівлі та воєнну мобільність держав. Політичні інтереси, воєнні конфлікти та колоніальна експансія були основними факторами, що вплинули на їх правову природу. Історія розвитку правового режиму проток є прикладом поступового поєднання концепцій прибережного суверенітету та *mare liberum* в прагненні встановити баланс інтересів держав [63, с. 120].

У порівнянні з відкритим морем, де дотримання принципу судноплавства є непорушним, протоки нерідко перебувають під суверенітетом прибережних держав, однак водночас виконують функцію міжнародних комунікацій. Їм це надає особливого значення в морському судноплаванні. Еволюція правового режиму проток є відображенням в цілому історії міжнародних відносин, оскільки державні зіткнення, війни, конфлікти інтересів були тією рушійною силою, що і визначає порядок та правила користування протоками. Політичні компроміси та співвідношення сил на міжнародній арені визначали, який буде режим проходу суден.

Починаючи з Середньовіччя та до XIX ст. протоки, як правило, перебували під контролем прибережних держав. Османська імперія, Іспанія та Португалія наполегливо намагалися закріпити за собою право на стратегічні маршрути. Гуго Гроцієм була висунута та обґрунтована ідея, що морські простори не можуть бути абсолютною та виключною власністю будь-якої держави, оскільки вони є спільним надбанням людства [6, с. 56].

Дана ідея стала основоположною в контексті морських просторів для міжнародного права, однак реалізувати її на практиці було непросто. З неї почалася дискусія щодо відкритості водних шляхів. Османська імперія, Португалія і Іспанія як і раніше прагнули зберегти право контролювати протоки. Проте для Британії вони теж були надзвичайно важливими. Наприклад, Малаккська протока виступала для неї ключем до торгівлі зі Східною Азією, Гібралтар давав доступ до колоній в Індії та Середземного моря, а Ормузька протока надавала можливість контролювати шляхи в Перську затоку та до Індійського океану. Фактично контроль над протоками гарантував великі можливості, зокрема контроль світової торгівлі. Саме тому колоніальна політика часто суперечила висунутій ідеї свободи морів [51, с. 96].

Така ситуація підштовхувала європейські держави все ж таки шукати компроміси та йти на поступки. Вони розвивали торгівлю, цим самим поступово і утверджували принцип доступності морських шляхів. Це стало передумовою для подальшої міжнародної договірної практики. Відтак такі держави, як Велика Британія та Франція, були зацікавлені у вільному проході суден до своїх земель та володінь. Це і дало поштовх для формування загальноєвропейських правил доступу до морських проток [51, с. 97].

У цей час міжнародно-правове регулювання проток було суперечливим. В теорії була проголошена та визнана концепція свободи морів, однак на практиці в пріоритеті була колоніальна монополія та контроль над морськими шляхами. Саме ця суперечність визначила основні аспекти формування правового режиму проток. З одного боку, відкритість та свобода навігації були необхідними для розвитку міжнародної торгівлі, а з іншого стратегічне

значення проток змушувало держави встановлювати на них обмеження. Правове становище проток у ранній період трансливало загальну ситуацію у міжнародних відносинах, де панувало суперництво, застосування силових методів, а також відсутність універсальних механізмів правового регулювання.

Переходячи до часів XIX століття, варто зазначити, що воно відзначається створенням договірних режимів у протоках. Колоніальне суперництво між Британією та Францією спричинило політику вільного судноплавства, але й одночасно велися спроби обмежити доступ для конкурентів. Згодом у 1841 році була укладена Лондонська конвенція, яка зафіксувала, що Чорноморські протоки залишаються закритими під контролем Османської імперії. Цей договір вважається одним із ранніх прецедентних документів і був підписаний Великою Британією, Росією, Францією, Австрією та Пруссією [36, с. 415].

Цей випадок показує, як саме договори між державами могли встановлювати особливий правовий режим, відмінний від загальновизнаних принципів міжнародного права. Подібні угоди відображали інтереси провідних держав, які прагнули накласти обмеження на можливості потенційних конкурентів користуватися ключовими морськими маршрутами. Конфлікти та суперництво великих держав призвели до того, що протоки стали сприйматися не лише як шляхи для торгівлі, а й як стратегічно-військові об'єкти, контроль над якими забезпечував геополітичну перевагу над іншими на міжнародній арені.

У цьому контексті варто згадати врегулювання статусу Суецького каналу, яке було не менш значущим, оскільки теж певним чином повпливало на формування правового режиму проток. Після його відкриття у 1869 році він перетворився на головний транспортний коридор між Європою та Азією. У 1888 році підписали Константинопольську конвенцію, яка закріпила принцип вільного судноплавства Суецьким каналом для будь-якої держави як у мирний, так і у воєнний час. Цей крок став важливим кроком у визнанні універсальної ролі проток і каналів світовою спільнотою [20, с. 198].

Відтак саме в XIX столітті були укладені перші міжнародні договори, що стали основою для сучасної системи регулювання проток. У другій половині XIX століття розвиток міжнародної торгівлі та протиборство колоніальних держав спонукали визнати протоки спільною транспортною мережею. У міжнародному праві закріпилась практика розрізнення: одні протоки отримували режим вільного проходу, інші — спеціальний статус під владою прибережних країн.

Переходячи до наступного етапу розвитку правового режиму проток у XX столітті варто сказати, що Перша і Друга світові війни докорінно змінили підхід до міжнародно-правового регулювання проток. Вони остаточно перестали визнаватися лише як торговельні шляхи, а стали також важливими воєнно-стратегічними об'єктами. Контроль над ними давав військову перевагу, тому протоки перетворилися на арену найжорстокіших протистоянь [18, с. 290].

У даному плані особливу роль відіграли Чорноморські протоки. Османська імперія приєдналась до центральних держав та блокувала Босфор і Дарданелли для судноплавства Антанти, і цим самим вона фактично ізолювала Російську імперію від її союзників. Це призвело до серйозних економічних і логістичних труднощів. Антанта прагнула отримати контроль над цими протоками, провівши Дарданелльську операцію 1915 року, яка виявилась провальною [42, с. 144].

По закінченню Першої світової війни було підписано ряд угод про протоки, та найважливішою стала Конвенція про режим проток, укладена в Монтре у 1936 р. Вона закріпила контроль Туреччини над Босфором і Дарданеллами та обмежила проходження військових суден країн, які не мають виходу до Чорного моря [18, с. 300].

Під час Другої світової війни питання проток знову стало одним із найважливіших. Туреччина була нейтральною, проте її вплив на Босфор і Дарданелли був ключовим для стратегічного балансу в цьому регіоні. Радянський Союз неодноразово наполягав змінити режим на свою користь,

проте його спроби залишилися безрезультатними. Проте не менш важливу роль зіграли й інші протоки. Гібралтарська протока стала основним фактором контролю над виходом із Середземного моря для союзників, а Ормузька — полем боротьби за нафтові родовища [63, с. 128].

Перша та Друга світові війни підтвердили, що протоки мають критичне значення для міжнародної безпеки. Вони стали ключовими елементами у системі воєнно-морських і торговельних комунікацій, від контролю над якими нерідко залежав результат воєнних дій та в цілому стабільність міжнародних відносин. Однак міжнародно-правові механізми їх регулювання все ще були залежними від сили та балансу інтересів визначних держав. Усвідомлення цього стало підґрунтям для формування більш системних міжнародно-правових норм у другій половині ХХ століття, що були спрямовані на забезпечення свободи судноплавства, стабільності режиму проток та мінімізацію ризиків конфліктів у стратегічних морських зонах.

Період «холодної війни» став наступним етапом формування правового режиму міжнародних проток. Положення, закріплені Конвенцією Монтре 1936 р., були актуальними й під час «холодної війни». З 1952 р., коли Туреччина стала членом НАТО, вона регулювала доступ до Чорного моря. Це наклало суттєві обмеження на флот Радянського Союзу [28, с. 103].

Переломним моментом у становленні правового режиму проток у другій половині ХХ століття стала націоналізація Суецького каналу в 1956 році президентом Єгипту Гамалем Абдель-Насером. Вона засвідчила той факт, що питання контролю над протоками і каналами є не лише економічним, а й політичним та військовим. Налаштованість Великої Британії, Франції та Ізраїлю проти Єгипту показало готовність ключових держав застосувати силу для забезпечення свободи судноплавства. Водночас підтримка Єгипту з боку СРСР і США в межах ООН стала прикладом використання міжнародно-правових механізмів для врегулювання даного конфлікту [49, с. 284].

Також у цей період більшого стратегічного значення набувала Ормузька протока як головний шлях постачання нафти з Перської затоки. Будь-яке

обмеження свободи судноплавства в цьому регіоні могло спровокувати глобальну енергетичну кризу. Під час ірано-іракського конфлікту 1980–1988 років обидві держави намагалися заблокувати її прохід, що призвело до міжнародної «танкерної війни». Подібним чином, під час арабо-ізраїльських воєн володіння протокою Баб-ель-Мандеб визначало доступ до Червоного моря та Суецького каналу [33, с. 211].

Під час «холодної війни» і Панамський канал залишався надзвичайно важливим елементом, особливо для США, так як він з'єднує Атлантичний і Тихий океани. Протягом усього цього періоду Вашингтон відмовлявся передавати контроль над ним, визначаючи канал як стратегічний військово-морський об'єкт. Лише у 1977 р. було підписано угоду Торріхоса-Картера, яка передбачала поступову його передачу Панамі до 1999 р. [50, с. 356].

Кінець ХХ століття й початок ХХІ-го ознаменувались кодифікацією міжнародного морського права у вигляді Конвенції ООН з морського права 1982 року. Це стало однією з головних подій у розвитку міжнародно-правового регулювання морських просторів. Проте разом із цим з'явилися нові загрози режиму морських проток. Це, наприклад, зростання ризиків терористичних актів, піратство, збройні конфлікти, а також екологічні катастрофи, пов'язані з інтенсивністю проходу морського транспорту протоками та збільшенням обсягів енергетичних перевезень. Конвенція ООН з морського права (UNCLOS) вперше всесторонньо врегулювала правовий режим міжнародних морських проходів. За її положеннями було встановлено режим транзитного проходу, який забезпечує безперервність міжнародного морського судноплавства [7]. Це представляло собою компроміс між вимогами країн-користувачів проток та вимогами прибережних держав. Останні залишили собі суверенітет, проте не мають права перешкоджати транзиту.

Незважаючи на появу Конвенції 1982 року, навіть зараз, у ХХІ ст. деякі протоки так і залишаються причиною суперечок. Туреччина продовжує контролювати Чорноморські протоки відповідно до Конвенції Монтре 1936

року. Однак підвищення напруги у Чорному морі, зокрема після анексії Криму у 2014 році, викликало необхідність переосмислення режиму. Туреччина посилила свій контроль, одночасно намагаючись зберегти баланс між НАТО і Росією [34, с. 75].

Також у ХХІ ст. Іран неодноразово погрожував блокуванням Ормузької протоки у відповідь на санкції Заходу. Це викликало серйозні занепокоєння, оскільки постачання нафти з Перської затоки мають велике значення для світової економіки, і їх припинення може спричинити кризу [69].

Якщо говорити про Малаккську протоку, основною її проблемою на даний час є піратство та терористичні загрози. Країни Південно-східної Азії вимушені організовувати спільні патрульні структури для того, щоб зробити прохід суден цією протокою безпечнішим [24, с. 46].

У ХХІ столітті правове регулювання морських проток продовжує являти собою певний показник стану міжнародного порядку. Будь-яке порушення стабільності чи спроба змінити установлений баланс впливу відразу відображається на практиці застосування морського права. Це свідчить про те, що історія формування правового статусу проток є не просто еволюцією та удосконаленням юридичних норм. Це також історія політичних компромісів, угод, боротьби та суперництва за вплив та контроль, у якій міжнародне право прагне бути механізмом забезпечення рівноваги та стабільності.

Історія становлення правового режиму морських проток являє собою довготривалий і непростий процес формування правових норм, тісно пов'язаний з інтересами ключових держав. У ранній час теоретично визнавалася концепція свободи морів, однак на практиці привалювали колоніальні протистояння, боротьба за контроль над морськими шляхами та застосування сили як головного інструменту для досягнення цілі у міжнародних відносинах. Саме ця суперечність між потребою вільного судноплавства та прагненням до захоплення доступу до проток визначала їх правове становище і стала стимулом для пошуку механізмів їхнього врегулювання.

У XIX столітті, на фоні прогресивного розвитку міжнародної торгівлі та посилення колоніального суперництва між державами, були укладені перші міжнародні договори, що дали початок системному підходу до регулювання проток. У міжнародному праві визначилася практика розмежування між протоками, що були для вільного проходу, та тими, що отримали спеціальний статус, перебуваючи під суверенітетом прибережних держав. Світові війни лише підтвердили стратегічне значення проток для світової безпеки, оскільки саме вони були ключовими елементами військово-морської та економічної інфраструктури. Проте навіть тоді режим проток залишався залежним від сили, політичних компромісів і змінного балансу інтересів визначних держав.

У другій половині XX століття ці виклики сприяли кодифікації норм міжнародного морського права, коли і відбулося укладення Конвенції ООН з морського права 1982 року, що закріпила сучасні підходи до свободи судноплавства й транзитного проходу. Водночас події XXI століття ілюструють, що правовий режим проток залишається своєрідним індикатором стану міжнародного порядку: будь-яке загострення міждержавних відносин миттєво відбивається на практиці застосування морського права.

Еволюція правового статусу морських проток — це не лише історія вдосконалення юридичних норм, а й історія політичних інтересів, суперництва й пошуку балансу між свободою морів і суверенітетом прибережних держав. Саме в цій динаміці проявляється взаємозалежність міжнародного права та глобальної політики, що й сьогодні визначає функціонування стратегічно важливих морських комунікацій.

## **1.2. Геополітичне та стратегічне значення проток у міжнародному морському судноплавстві**

Сьогодні протоки відіграють одну з визначних ролей у міжнародному судноплавстві. Так як вони з'єднують моря та океани, частини одного і того ж моря, різні моря, різні океани, вони утворюють повноцінну систему морських шляхів. Наразі протоки, річки та канали є ключовою частиною світових

транспортних комунікацій з різноманітним правовим режимом, що визначається основоположними принципами і нормами міжнародного права, універсальними або такими, що стосуються окремих міжнародних проток, а також національним законодавством держав. Вони мають вагоме значення в аспектах, що стосуються забезпечення політичних, економічних і воєнно-стратегічних інтересів держав. Закріплення права усіх держав на вільне користування морськими шляхами з метою безперервної морської навігації відіграє ключову роль в розвитку економіки і гарантії безпеки багатьох країн світу [17, с. 118].

Проток, що використовуються для судноплавства та добування ресурсів Світового океану, існує більше 135, 100 з яких мають ширину не більшу, ніж сучасна подвійна ширина територіального моря прибережних країн, тобто 24 морських милі. Протоки — це звичайні вузькості моря, що утворені сушею. Фактично через свою невелику ширину вони обмежують певні можливості судноплавства, якщо порівнювати з відкритими просторами моря. Проте вони є самостійними частинами Світового океану поряд із територіальним морем, прилеглою зоною, і судноплавство в них підпадає під окремий правовий режим [1, с. 13].

Якщо говорити загалом про їх геополітичне значення, то варто сказати, що вони відіграють важливу роль не тільки в судноплавстві, а також сприяють ефективному та безпечному функціонуванню цивільної авіації. Навколо проток прокладено дуже багато міжнародних повітряних маршрутів, що мають велике значення для повітряних сполучень між державами. Проліт над міжнародними протоками є не менш важливим аспектом безпеки для багатьох країн світу [10, с. 34].

Щодо значення саме Чорноморських проток, тобто Босфор і Дарданелли, то вони мають великий вплив для і нашої держави, оскільки являються єдиним природним шляхом України до Середземного моря та Атлантичного океану. Через них Чорне море з'єднується з Середземним морем та через Гібралтарську протоку – з Атлантичним океаном. Також вони з'єднують

Чорне море з Індійським океаном через Суецький канал та Червоне море. Відтак Босфор і Дарданелли є єдиними шляхами з'єднання чорноморських держав з відкритим морем. У разі закриття цих проток Чорне море буде ізольованим від інших морів та океанів, оскільки вони являються так званими «ключами» причорноморських держав до відкритого моря. Логічно, що встановлення відповідного правового режиму проток завжди має життєво важливе значення для цих країн [10, с. 35].

Чорноморські протоки Босфор і Дарданелли за своїм правовим статусом є міжнародними, а за приналежністю – турецькими. Вони цілком знаходяться в межах території Туреччини. Тому вона, навіть після підписання UNCLOS все одне намагається в односторонньо регулювати судноплавство, яке здійснюється через ці протоки [13, с. 148].

Босфор та Дарданелли по сьогоднішній день підлягають регулюванню конвенції Монтре 1936 року. Вона гарантує право вільного комерційного судноплавства, але певним чином обмежує проходження військових суден країн, що не мають виходу до Чорного моря. Ці умови грають ключову роль в питанні безпеки Чорноморської зони, особливо в контексті поточної російсько-української війни. Для Росії Чорноморські протоки – єдиний шлях виходу з Чорного моря у Середземне море, завдяки чому вони мають велике стратегічне значення. Тому протягом уже багатьох століть Москва намагається щосили посилити свій контроль над цим регіоном. Проте стабільність у Середземному морі є вирішальною для Європейського Союзу, оскільки понад 40 % енергопостачання проходить через Суецький канал і Гібралтарську протоку [64, с. 944].

Щодо Гібралтарської протоки, то контроль над нею, в свою чергу, традиційно належить Великій Британії. Це і дає їй можливість підтримувати поточну військово-морську ситуацію в Середземному морі [49, с. 278].

Не менш важливим моментом є те, що через Гібралтарську, а також Малаккську, Сінгапурську протоки щорічно проходить приблизно 70 тисяч суден під прапорами майже всіх країн. Свобода судноплавства у цих

міжнародних протоках забезпечується як спеціальними нормами, присвяченими окремим протокам, і міжнародними угодами, так і статтями Конвенції ООН з морського права 1982 р. [10, с. 33].

Окрім цього важливість Малаккської протоки зростає не тільки через інтенсивний транзит суден, а і у зв'язку зі зростаючою конкуренцією між США і Китаєм. Для Китаю протока Малакка є головним шляхом доставки енергоресурсів із Близького Сходу та Африки. Щоб зменшити свою залежність у цьому плані, Китай інвестує у створення альтернативних шляхів, зокрема в проектах трубопроводів між Китаєм та М'янмою [24, с. 107].

Важливо, що ще віддавна морські протоки сприймалися як стратегічні «вузлові точки», здатні визначати розподіл сил у конфліктах між державами. Контроль над ними забезпечував їм вихід до просторів океанів, можливість проєкції військової потужності та регулювання ключових морських маршрутів, що підкреслює їхню геополітичну вагу [33, с. 112–115]. Саме тому будь-яке загострення в цих «тісних просторах» швидко переростає у питання міжнародної безпеки. Для світової економіки протоки залишаються критичними транспортними артеріями, а для України — ще й ключем до забезпечення стабільного морського сполучення.

Вважаємо, що попри свою стратегічність, правовий режим проток, що використовуються для міжнародного судноплавства, залишається складним і нерідко суперечливим. Проблематика свободи проходження крізь протоки привертає увагу держав десятиліттями, адже неврегульованість умов їх використання часто стає причиною міждержавних спорів. Хоча такі суперечки нерідко передаються до міжнародних судових інституцій, у підсумку держави здебільшого прагнуть досягти порозуміння шляхом переговорів, що свідчить про делікатність та політичну чутливість питання.

У міжнародному морському праві протоки трактуються як особливі географічні утворення, на які поширюється спеціальний режим судноплавства. Основою сучасного правового регулювання є Конвенція ООН з морського права 1982 року, яка у статтях 37–45 закріпила режим транзитного

проходу. Він забезпечує свободу судноплавства та проліт повітряних суден над протоками, що поєднують різні частини відкритого моря або виключних економічних зон, створюючи найвищі гарантії для міжнародної торгівлі. Такий режим діє, зокрема, в Ормузькій, Малаккській та Гібралтарській протоках. Судна в таких водах користуються правом безперешкодного транзиту без попередніх дозволів, але зобов'язані не створювати загрози безпеці прибережних держав [7].

Науковець О. Брильов підкреслює, що транзитний прохід істотно відрізняється від мирного проходу через територіальне море. Це стосується як можливості прольотів літаків, так і неможливості призупинення транзитного проходу прибережною державою, а також обмежень щодо втручання, оглядів і затримання суден. Важливо й те, що транзитний прохід зберігається навіть у період воєнних дій на морі. При цьому правила Конвенції стосуються виключно природних проток і не поширюються на штучні канали [1, с. 18].

Закріпивши принцип транзитного проходу, міжнародне право намагається забезпечити баланс між інтересами прибережних держав і глобальної спільноти. Проте практика свідчить, що навіть детальна кодифікація не завжди гарантує дотримання норм. У реальності порядок доступу до стратегічних проток часто визначається не лише юридичними положеннями, а й співвідношенням політичного впливу та військового потенціалу.

Відтак аналіз правового режиму міжнародних проток демонструє, що ці географічні об'єкти залишаються одними з найбільш чутливих елементів морського права. Їхня унікальність зумовлена поєднанням природних характеристик із концентрованими політичними, економічними та безпековими інтересами. Врегулювання порядку проходу крізь протоки вимагає постійного оновлення міжнародно-правових механізмів, узгодження норм національного й міжнародного права та розвитку ефективних процедур мирного вирішення спорів.

У контексті сучасних глобальних викликів — мілітаризації регіонів,

зростання конкуренції за контроль над морськими шляхами та підвищення енергетичної залежності — забезпечення стабільності правового режиму проток стає пріоритетним стратегічним завданням світової спільноти. Така стабільність можлива лише за умов політичної волі держав дотримуватися принципів співробітництва та поваги до міжнародного права.

### **1.3. Характерні ознаки проток з точки зору їх класифікації**

Морські протоки являються одними з основних елементів міжнародного морського права, оскільки саме через них здійснюються важливі перевезення, що мають велике значення для світової економіки. Їх правовий статус та режим формуються не лише географічними умовами, а й політичними та економічними факторами. Щоб у повній мірі усвідомити значення проток у міжнародно-правовій системі, варто проаналізувати їхню класифікацію за різними характеристиками.

Насамперед варто навести класифікацію проток за установленим для них правовим режимом. Вони бувають трьох видів:

- протоки, що використовуються для міжнародного судноплавства — це морські маршрути, які є єдиними доступними або найкоротшими, що відкриті для безперешкодного транзиту всіх суден, і які з'єднують різні частини відкритого моря або територіальне море з відкритим морем. Вони є безпечними з точки зору навігації і використовуються уже довгий історичний період. До того ж їх використання підтверджується нормами міжнародного права. Про них зазначено в частині III UNCLOS [7];

- протоки зі спеціальним правовим режимом - це такі протоки, використання яких регулюється спеціальними конвенціями. Доречним прикладом можуть бути Чорноморські протоки (Босфор і Дарданелли), правовий режим яких регулюється Конвенцією Монтре 1936 р. Вони також передбачають свободу судноплавства, однак можуть бути передбачені певні обмеження, які, як правило, стосуються типу судна, тоннажу чи повідомлення влади про прохід [10, с. 33].

- протоки, що не використовуються для міжнародного судноплавства. Їх також називають національними. Це водні шляхи, які розташовані в межах території однієї держави. Їх використання регулюється її національним законодавством, і вони не входять до мережі міжнародного судноплавства. Відносно них не сформовано як такої звичної частоти міжнародного використання. Проходження суден інших держав такими протоками можливе лише за домовленістю з державою, під суверенітетом якої перебуває ця протока [10, с. 36].

В юридичній літературі було безліч спроб виділити характерні ознаки проток, що використовуються для міжнародного судноплавства, та здійснити їх класифікацію. Одні вчені були переконані, що міжнародними вважаються лише ті протоки, що об'єднують відкрите море. При цьому вони окремо виділяють ті протоки, режим який був врегульований спеціальними угодами. Інші ж вважали головною підставою для віднесення протоки до міжнародних її вагомість для міжнародного судноплавства, що мала б визначатися інтенсивністю руху суден та кількістю держав, що здійснюють нею транспортування.

Відтак наразі немає узгодженого переліку категорій проток. Багато науковців надали свої пояснення щодо їх типів, які, згідно з тлумаченням Конвенції більшістю авторів, включають до п'яти або шести видів проток. Наприклад, Краска та Педросо виявили шість типів міжнародних проток:

- 1) географічні протоки, через які існує коридор відкритого моря (такі як Тайванська протока або деякі Японські протоки);
- 2) протоки, що регулюються давніми конвенціями (такі як Магелланова протока та Турецькі протоки, а також Данські протоки);
- 3) протоки з маршрутами через відкрите море або такі, що мають подібну зручність;
- 4) протоки, утворені островами (наприклад, Мессінська протока);
- 5) архіпелажні протоки, що регулюються проходом архіпелажних морських шляхів,

б) тупикові протоки [48, с. 454].

Також вченими була проведена класифікація проток за типом водних просторів, які вони сполучають:

- внутрішньо морські протоки — з'єднують різні частини одного й того ж моря;

- міжморські — сполучають різні моря чи океани. Прикладом може виступати Гібралтарська протока, яка з'єднує Атлантичний океан із Середземним морем. Це один із провідних транспортних шляхів планети, через який щороку проходять десятки тисяч суден;

- міжокеанічні — володіють глобальним значенням, оскільки з'єднують два океани, наприклад Магелланова протока, яка сполучає Атлантичний і Тихий океани. Хоча після будівництва Панамського каналу її значення знизилося, але вона й надалі слугує альтернативним шляхом;

- протоки, які з'єднують море з океаном — мають важливе стратегічне значення, адже забезпечують вихід із замкнених морських басейнів у відкритий океан, як-от Босфор і Дарданелли (Чорноморські протоки), що з'єднують Чорне море з Середземним. Для України, Грузії, Болгарії та інших чорноморських країн це єдиний шлях до Світового океану [10, с. 33].

Протоки різняться ще і за своїми природними характеристиками, що безпосередньо впливають на їх використання в судноплаванні. Їх також класифікують:

1) за шириною:

- широкі протоки (понад 24 морські милі) - наприклад, найширша частина Ла-Маншу;

- вузькі протоки (менше 24 морських миль) - наприклад, Ормузька протока має ширину лише близько 21 морської милі у найвужчій ділянці;

2) за глибиною:

- глибоководні протоки підходять для проходу великих суден, у тому числі танкерів типу VLCC та контейнеровозів класу «Panamax» і «Post-Panamax»;

- мілководні протоки обмежують рух великих кораблів. Прикладом є Керченська протока, де обмеження осадки створює суттєві проблеми для портів Маріуполя та Бердянська [4]. Наразі дана протока для нашої держави є болючим питанням, оскільки збудований міст обмежив прохід суден до азовських портів, що не відповідають встановленим критеріям, а середні габарити суден, які раніше могли зайти в ці порти, не відповідають їм [10, с. 34].

3) за довжиною та навігаційними умовами:

- короткі й відносно безпечні для судноплавства. Наприклад, Гібралтарська протока;

- довгі й складні у навігації. Наприклад, Магелланова протока, що характеризується численними островами та важкими погодними умовами [29, с. 315].

Залежно від ролі в світовій економіці та політичному просторі ми умовно поділяємо протоки на:

1) протоки глобального значення. Це найбільш завантажені водні шляхи світу, через які проходять основні торговельні та енергетичні потоки. До них ми відносимо:

- Малаккську протоку, оскільки через неї здійснюється понад 25 % світової торгівлі нафтою. Нею щороку проходить понад 70 тис. суден [24, с. 48];

- Ормузьку протоку — це основний шлях дистрибуції нафти з країн Перської затоки. Щодня через неї проходить близько 20 % світових нафтових поставок [69];

- Гібралтарська протока має стратегічне значення, адже забезпечує зв'язок між Середземним морем та Атлантичним океаном;

2) протоки регіонального значення. Вони, як правило, мають вагомий значення для сукупності держав або окремих регіонів. Приклади:

- Керченська протока — ключовий водний маршрут для України;

- протока Босфор — стратегічний пункт Чорноморського регіону, який

одночасно слугує важливим міжнародним коридором;

3) протоки локального значення. Тут мова йде про водні шляхи, що забезпечують морське сполучення в обмеженій географічній зоні. Прикладом можуть служити вузькі протоки між островами архіпелагу, що не переживають

інтенсивного міжнародного трафіку.

Поділ за стратегічністю допомагає визначити, які протоки є ключовими для світової торгівлі та політики, а які мають лише регіональне та локальне значення. Така класифікація дозволяє не лише встановити пріоритети в міжнародному морському праві, а й зрозуміти логіку геополітичної поведінки держав, що контролюють або межують із цими протоками. Протоки глобального значення — такі як Малаккська, Ормузька чи Гібралтарська — фактично формують «артерії» світової економіки, через які проходять основні потоки енергоресурсів, товарів і технологій. Будь-яке порушення їхнього функціонування одразу позначається на стабільності міжнародних ринків і безпеці постачань.

Якщо говорити про географічну класифікацію, яка була приведена вище, то вона демонструє, що протоки виконують не лише функцію маршрутів для проходу суден, а мають ще й вагоме значення в аспекті формування регіональної та глобальної геополітичної ситуації. Як і міжнародні протоки, що являють собою основні торговельні шляхи, так і локальні, що забезпечують прохід лише в середині держави, відіграють важливу роль в розвитку економіки та міжнародних відносин, а також гарантії безпеки.

Усвідомлення кількості та різноманітності функцій проток дає можливість визначати специфіку їх правового режиму, адже саме характер використання та географічне положення проток встановлюють баланс між інтересами міжнародної спільноти та суверенітетом прибережних держав. Їх класифікація має не тільки теоретичне, а й практичне значення, оскільки створює фундамент для формування гнучких механізмів правового регулювання, що будуть враховувати як національні, так і міжнародні інтереси

у вільному та безпечному судноплавстві.

В свою чергу фізико-географічні особливості теж мають свій вплив як на економічну потребу використання протоків, так і на необхідність впровадження спеціальних заходів безпеки. Природні характеристики, такі як ширина, глибина, довжина, форма берегової лінії, сила течій, кліматичні та гідрологічні умови безпосередньо визначають можливості судноплавства протоками, типи суден, що можуть проходити протоками, а також рівень навігаційних ризиків. Наприклад, глибоководні та широкі протоки сприяють інтенсивному міжнародному трафіку, тоді як вузькі або мілководні потребують складних систем регулювання руху, лоцманського супроводу й обмежень для надто великих суден.

Крім цього, природні параметри впливають на екологічну безпеку. У районах з обмеженою глибиною або сильною течією підвищується ризик аварій, розливів нафти чи пошкодження морських екосистем. Тому держави, у територіальних водах яких розташовані протоки, змушені розробляти спеціальні режими навігації, створювати системи моніторингу та аварійного реагування, а також погоджувати свої дії на міжнародному рівні. Відтак фізико-географічні чинники виступають не лише природним, а й правовим і політичним фактором у формуванні режиму морських протоків.

Морські протоки посідають унікальне місце в міжнародному морському праві, оскільки поєднують у собі географічну специфіку, стратегічну важливість та значний вплив на політичні й економічні процеси у світі. Їхня класифікація не є однозначною, оскільки науковці пропонують різні підходи, виходячи з функціонального, географічного, правового та фізико-географічного критеріїв. Це свідчить про багатовимірність і складність феномену протоків, які одночасно виступають і міжнародними транспортними коридорами, і об'єктами державного суверенітету, і факторами формування регіональної безпеки. Класифікація морських протоків має не лише теоретичне, а й прикладне значення. Вона дозволяє точніше визначати баланс між інтересами прибережних держав та міжнародної спільноти, будувати

ефективні механізми правового регулювання й забезпечувати безпечне та безперешкодне судноплавство. Протоки залишаються важливими елементами світової транспортної системи, а їх раціональне використання та належне правове регулювання є ключем до стабільності глобальної економіки та міжнародної безпеки.

## РОЗДІЛ 2

### КЛЮЧОВІ АСПЕКТИ ПРАВОВОГО РЕЖИМУ ПРОТОК ЯКІ ВИКОРИСТОВУЮТЬСЯ В СУДНОПЛАВСТВІ

#### 2.1. Гібралтарська протока: основні положення та правове регулювання

Гібралтарська протока — це єдиний морський шлях, який з'єднує Середземне море з Атлантичним океаном і завдяки цьому посідає визначне місце в мережі міжнародних морських комунікацій. Через неї кожного року проходить велике число суден (приблизно декілька десятків тисяч), яке включає майже всі основні морські країни. Відповідно до інформації Міжнародної морської організації, через протоку Гібралтар здійснюється більше ніж 100 тисяч проходів суден щороку. Саме це робить її одним із найзавантаженіших морських шляхів планети [28, с. 85].

Дана протока знаходиться між північним узбережжям Африки (Марокко) та Піренейським островом (Іспанія). Максимальна її глибина перевищує 1200 метрів, а ширина у її найвужчому місці становить близько 14 км. Така її структура робить її так званим природним “коридором” для судноплавства [36, с. 428].

Аналіз ключових аспектів і механізмів правового регулювання Гібралтарської протоки допоможе не лише якісніше усвідомити особливості функціонування одного з ключових морських транспортних вузлів світу, але й проілюструє, як принципи свободи судноплавства, інтереси прибережних країн та норми міжнародного права взаємопов'язані між собою.

У контексті цього питання в першу чергу варто приділити увагу історії міжнародно-правового регулювання Гібралтарської протоки. Вона тісно переплітається з боротьбою за владу над ключовими морськими маршрутами та колоніальною політикою держав Європи. Ще в Середні віки протока відігравала вагомую стратегічну роль як "ворота" до Середземного моря. У часи між VIII і XV століттями вона стала ареною для багатьох військових

протистоянь між мусульманськими династіями Північної Африки та християнськими королівствами Іберійського півострова [39, с. 132].

Кардинальні зміни у становищі протоки відбулися в XVIII столітті, коли Велика Британія у 1704 році завоювала Гібралтарську протоку під час війни за іспанську спадщину. Відповідно до Утрехтського мирного договору 1713 року Іспанія офіційно передала територію Британії. З цього часу Гібралтар набув неабиякого значення як військово-морський пункт, забезпечуючи Британії контроль у Середземному морі над входом і виходом із нього [36, с. 401].

У XIX столітті з розширенням колоніальних імперій стратегічне значення Гібралтарської протоки зростає в рази. Вона стала основним вузлом морських комунікацій, які з'єднували Британію з її колоніями в Азії та Африці. Це фактично затвердило британську монополію на контроль над протокою та сприяло її домінуванню на морських просторах [36, с. 403].

У XX столітті Гібралтарська протока стає вагомим полем для протистоянь під час світових війн. В період Першої та Другої світових воєн її визнавали основним елементом для контролю Середземномор'я. Ще більш особливу роль Гібралтар відіграв у Другій світовій війні, коли британська військова база активно підтримувала операції своїх союзників у Північній Африці та на Середземноморському фронті [63, с. 120].

По закінченню війни питання правового становища Гібралтарської протоки стало важливою частиною міжнародного дискурсу щодо регулювання морських шляхів. Велика Британія зберігала монополію над даним регіоном через заморську територію Гібралтару, а Іспанія, в свою чергу, завзято вимагала повернути цю територію. Це викликало дискусії та суперечки і певним чином вплинуло на створення політичних позицій щодо управління протокою [36, с. 409].

У другій половині XX століття нарешті відбулося прийняття Конвенції ООН з морського права 1982 року. Відтак правовий статус Гібралтарської протоки в сучасному міжнародному праві визначається переважно даним документом, який класифікує її як протоку, що використовується для

міжнародного судноплавства, для якої застосовується режим транзитного проходу (статті 37–44). Це означає, що судна та літальні апарати мають право на безперешкодний прохід без потреби отримувати дозвіл від прибережних держав, за умови дотримання правил безпеки та природоохоронних норм [7].

Окремі труднощі викликає аспект щодо військового транзиту. Відповідно до положень прийнятої Конвенції, військові судна мають такі ж права на транзитний прохід, як і цивільні. Однак британська військова база у протоці, яка включає також базування військово-морських сил НАТО, викликає постійне невдоволення Іспанії й створює політичну напругу. У цьому контексті деякі вчені переконані, що хоча правові норми Конвенції залишаються чинними, їхнє застосування на практиці нерідко має вплив політичних факторів [35, с. 617].

Унікальність Гібралтарської протоки полягає у специфічному поєднанні політичних та географічних факторів. Контроль цією стратегічної ділянки розподіляється між Іспанією, Великою Британією (через заморську територію Гібралтар) та Марокко. Це спричиняє складнощі міжнародно-правових відносинах та стимулює формування різноманітних підходів до регулювання судноплавства. З одного боку, протока відповідає критеріям міжнародної протоки відповідно до Конвенції ООН з морського права 1982 року, яка забезпечує право транзитного проходу [7]. З іншого боку, питання суверенітету і територіальних суперечок продовжують істотно впливати на формування її правового режиму.

У цьому контексті варто звернути увагу на стратегічне значення Гібралтару для кожної з прибережних країн. Для Великої Британії Гібралтарська протока становить дуже високий стратегічний інтерес, оскільки з XVIII століття вона утримує Гібралтар як заморську територію. Розташована там уже згадана військово-морська база слугує одному з основних стратегічних пунктів НАТО у Середземному морі. Завдяки такій інфраструктурі Лондон зберігає істотний вплив у цьому регіоні навіть після виходу зі складу Європейського Союзу, що свідчить про його довгострокові

пріоритети в регіоні [18, с. 295].

На противагу цьому Іспанія традиційно вважає Гібралтарську протоку невід'ємною частиною своєї історичної території та активно наполягає повернути суверенітет над нею. Для Мадрида контроль протоки має насамперед не умовне значення, а практичну потребу в питанні зміцнення позицій з точки зору та транспортного забезпечення в рамках політики ЄС. Періодичне напружене становище між Великою Британією і Іспанією загострюється через ситуації, пов'язані з рибальством, використанням повітряного простору та розміщенням військових баз у протоці [35, с. 635].

Марокко займає південне узбережжя протоки, і для нього особливого значення набуває питання свободи судноплавства. Гібралтар являється критично важливим водним шляхом для розвитку торговельних відносин Марокко з європейськими країнами та світом в цілому. Крім того, Рабат прагне посилити свою роль у забезпеченні регіональної безпеки, позиціонуючи себе ключовим партнером Євросоюзу у сфері боротьби з тероризмом і нелегальною міграцією. Щорічно тисячі мігрантів намагаються перетнути протоку на невеликих суднах, наражаючи свої життя на серйозну небезпеку. Така ситуація створює значний тиск на прикордонну політику як Іспанії, так і Марокко, які змушені координувати свої дії у межах співпраці з Європейським Союзом для вдосконалення контролю за кордонами. Водночас існує ризик використання протоки терористичними угрупованнями для контрабанди зброї та організації нападів на цивільні чи військові судна [40, с. 138].

Щодо стратегічного значення Гібралтарської протоки для всієї міжнародної спільноти, то його підтверджує її ключова роль у глобальній торгівлі. Відповідно до офіційних даних Європейської комісії, через Гібралтарську протоку щороку проходить понад 30 % світових обсягів транспортування нафти, а також значна кількість зрідженого газу і контейнерних вантажів. Крім економічної вагомості, протока має визначне положення і в військово-стратегічному контексті. Через неї забезпечується доступ із Середземноморського басейну до Світового океану, а отже контроль

над нею гарантує домінування в Середземноморському регіоні та впливає на розподіл сил між НАТО, ЄС і країнами Північної Африки. [38].

Також геополітичне значення Гібралтару для світу особливо проявляється в енергетичній сфері. Більшість поставок природного газу та нафти з країн Перської затоки до Європи транспортується саме цією протокою. Різні небезпечні ситуації та інциденти в ній можуть суттєво вплинути на загальну ситуацію в економіці та призвести до нестабільності на енергетичних ринках [69].

Стосовно цього варто зауважити, що питання безпеки у Гібралтарі є актуальним, оскільки інтенсивна судноплавна активність у протоці значно підвищує ризики екологічних катастроф, найнебезпечнішими з яких є аварії танкерів, які можуть призвести до виливів токсичних та отруйних речовин та забруднення вод Атлантичного океану або Середземного моря. Таке забруднення може нанести серйозну шкоду морським екосистемам регіону. Міжнародна морська організація (ІМО) вже запровадила систему регулювання руху суден, яка спрямована на те, щоб зменшити ризики зіткнень і аварій, питання екологічної безпеки залишається надзвичайно актуальним [44].

Глобальні кліматичні зміни також становлять серйозну загрозу для безпеки судноплавства в Гібралтарській протоці. Підвищення рівня моря може ускладнювати навігацію, а також підвищувати ймовірність аварій. Відповідно о прогнозах вчених, підвищення температури та частота штормів у майбутньому можуть неабияк вплинути на функціонування ключових транспортних маршрутів у цьому регіоні [41, с. 302].

Вважаємо, що різноманітні виклики безпеки та екології, що стосуються Гібралтарської протоки, вимагають системного підходу та міжнародної кооперації. Якісне та ефективне усунення цих складнощів можливе лише через об'єднання зусиль прибережних країн, міжнародних організацій і провідних держав у сфері безпеки та сталого розвитку.

Історія формування правового режиму Гібралтарської протоки ілюструє

складну взаємопов'язаність територіальних конфліктів, колоніальної спадщини та поступове закріплення норм міжнародного морського права. З моменту укладення Утрехтського договору 1713 року і до прийняття Конвенції ООН з морського права 1982 року відслідковується перехід від контролю протоки окремою державою до затвердження режиму транзитного проходу. На сьогоднішній день правовий режим протоки Гібралтар ґрунтується на положеннях Конвенції, що забезпечують свободу судноплавства як для цивільних, так і для військових кораблів усіх держав. Однак цей морський шлях так і залишається чутливим до різних факторів, зокрема суперечок між прибережними державами, і, не менш важливо, впливу НАТО й інших міжнародних організацій. Загалом Гібралтарська протока є не тільки так званим транспортним коридором, а й стратегічним вузлом насамперед для Великобританії, Іспанії та Марокко. Її контроль безпосередньо гарантує безпеку та економічний розвиток країн Європи, Північної Африки та Близького Сходу.

Правове становище Гібралтарської протоки демонструє, як принцип свободи судноплавства співіснує з державними суверенними інтересами, і також те, як геополітика впливає на виконання юридично встановлених норм. Її правове регулювання дотепер і надалі буде залишатися в центрі уваги міжнародного товариства, адже безпека та стабільність цього стратегічного морського вузла є фундаментом для ефективного розвитку світової економіки та зберігання безпеки.

Геополітична значущість Гібралтару явно виходить за рамки регіонального контексту, адже вона безпосередньо здійснює вплив на економіку, енергетичну безпеку Європи, світові маршрути транспортування та підтримання стратегічного балансу в Середземномор'ї. Разом із цим вона стикається з багатьма проблемами, такими як тероризм, нелегальні міграції, екологічні загрози та зміни клімату. Вони мають неабияке значення для міжнародного судноплавства, а також безпеки прибережних держав. Ці труднощі вимагають системного підходу для їх усунення та безперешкодного

судноплавства в Гібралтарській протоці.

## **2.2. Правовий режим протоки Босфор і Дарданелли**

Босфор та Дарданелли — це чорноморські протоки, які поєднують Мармурове море. Вони є надзвичайно важливими для держав, що знаходяться в басейні Чорного та Азовського морів, зокрема для України, адже це єдиний морський вихід із Чорного моря в Середземне. Здавна і дотепер береги чорноморських проток знаходяться під контролем Туреччини. Надважливого геополітичного значення, зокрема як єдиного природного шляху з Чорного моря до Середземного та загалом до океанічних просторів надає їм саме те, що вони розташовані на межі Європи та Азії [11, с. 158].

Автор визначає стратегічну важливість даних проток у декількох аспектах. В першу чергу, вони є ключовими морськими маршрутами для таких країн, як Україна, Грузія, Румунія та Болгарія. Це пояснюється тим, що вони не мають альтернативних виходів до світових морських просторів. Також контроль над Босфором та Дарданеллами має прямий вплив на баланс сил у Чорному та Середземному морях. Це і робить їх визначним елементом у військово-стратегічній сфері для держав. І, нарешті, чорноморські протоки мають неабияке економічне значення, адже вони використовуються для перевезення колосальної кількості тонн газу, нафти та інших важливих вантажів кожного року. Це відзначає їхню роль у забезпеченні світової енергетичної та економічної стабільності.

Правовий режим Босфору та Дарданелл знаходиться в центрі уваги міжнародного товариства уже не одне століття. Якщо порівнювати їх з іншими важливими морськими шляхами, то їх режим регулюється не тільки нормами Конвенції ООН з морського права 1982 року, а в першу чергу положеннями Конвенції Монтре 1936 року. Цей міжнародний акт запровадив специфічний порядок проходження суден через ці протоки, взявши до уваги принцип свободи судноплавства і встановивши баланс між ним та інтересами Туреччини — прибережної держави, під контролем якої знаходяться ці протоки, а також

врахувавши вимоги щодо безпеки міжнародної спільноти [8].

Відтак аналіз правового режиму чорноморських проток ілюструє взаємопов'язаність геополітичних інтересів з нормами міжнародного морського права. Їх правовий режим суттєво впливає на політичну ситуацію в Чорноморському регіоні, а не лише регулює порядок судноплавства [18, с. 300].

У даному контексті варто розглянути історичні витoki формування правового режиму Босфору і Дарданелл. До XIX ст. Вони знаходилися під абсолютним суверенітетом Османської імперії, що вважала їх своїми внутрішніми водами. Вона досить жорстко та авторитарно регулювала прохід через протоки іноземних суден, особливо військових, адже від цього залежала національна безпека цієї держави. Фактично був впроваджений принцип “закритих проток”, який передбачав заборону проходу військових суден у мирний час. Цим самим імперія демонструвала свої прагнення запобігти військовому втручанням держав Європи до Чорного моря та підтримувати баланс у Східному Середземномор'ї [65, с. 367].

Однак попри все це з часом Османська імперія дедалі більше слабшала, а Російська імперія посилювала свій вплив, аби забезпечити вільний доступ до Середземного моря. Питання правового режиму Босфору та Дарданелл поступово переросло в предмет міжнародного регулювання. Лондонська конвенція 1841 року стала першим міжнародним актом, який регулював режим цих проток. Її уклали ключові держави Європи на той період. Це були, в першу чергу Османська та Російська імперії, Франція, Великобританія, Австрія та Пруссія. Конвенція затвердила так званий принцип “закритих проток”, що передбачав заборону на проходження військових кораблів через протоки в мирний час. Турецькі військові судна, завдання яких було забезпечувати обороноздатність імперії, були винятком та мали право на вільний прохід. Загалом Лондонська конвенція врахувала і інтереси Османської імперії, оскільки сприяла її безпеці, і в той же час інтереси Франції та Великобританії, які мали на меті обмежити вплив Російської імперії в

Середземномор'ї [21, с. 250].

Наступним етапом формування правового режиму Босфору і Дарданелл стало закінчення Першої світової війни та розпад Османської імперії. У цей момент питання над даними протоками знову набуло актуальності. У Першій світовій війні Османська імперія була союзником країн Четверного союзу, яка для них закінчилася поразкою та переглядом правового становища проток спочатку відповідного до Севрського договору, укладеного в 1920 році, а пізніше вже на Лозаннській конференції 1923 року, на якій був укладений Лозаннський договір та Конвенція про режим проток, і, зрештою, була укладена уже згадана вище Конвенція Монтре 1936 року [16, с. 19].

Щодо Лозаннського договору 1923 року, то він став компромісним рішенням для держав, оскільки він не знехтував, а зберіг принцип свободи судноплавства, однак в той же час ввів деякі обмеження, одне з яких стосувалося контролю над проходом суден у воєнний час. Тому Туреччина не мала б права вживати заходів проти військових кораблів воюючих сторін, якби сама не була б воюючою стороною. В протилежному випадку вона б не змогла перешкодити проході через Босфор і Дарданелли або через повітряний простір над ними. Вони, як і в мирний час, були б повністю вільними для судноплавства. Другим обмеженням стало те, що повноваження керувати протоками та наглядати за тим, як виконуються положення Конвенції про режим проток, були передані Комісії з міжнародних проток, створеній відповідно до цієї Конвенції [12, с. 191].

Зрозуміло, що в 1920–1930-х роках Туреччина наполегливо прагнула змін у встановленому режимі проток та обґрунтувала це декількома підставами. В першу чергу, був обмежений її суверенітет діяльністю морської комісії. Також міжнародна ситуація в Європі стрімко напружувалась та загострювалась, зростав ризик загрози війни. І, звісно ж, країна потребувала посилення своєї обороноздатності, а тому їх було необхідно контролювати настільки стратегічно важливий регіон для неї [70, с. 371].

Нарешті у 1936 році у місті Монтре відбулася міжнародна конференція, в

якій брали участь Туреччина, Франція, СРСР, Японія, Болгарія, Греція, Югославія та інші. Її результатом було підписання Конвенції Монтре про режим проток, яка діє й по сьогоднішній день. Це робить її одним із найстійкіших міжнародних актів у морському праві. Цей міжнародний документ детально визначив правовий режим проток Босфор та Дарданелл, яким регулюється порядок проходження цивільних та військових суден через них. У мирний час всі цивільні судна можуть вільно проходити через чорноморські проток незалежно від вантажу та прапора без додаткових умов та цілодобово [8].

Для військових же суден режим проходу суворо регламентований та має інші умови. Наприклад, держави, що не є чорноморськими, можуть проводити через Босфор та Дарданелли не більш ніж дев'ять військових кораблів із загальним тоннажем до 30 тисяч тонн. Також термін перебування там таких суден обмежений, і становить лише 21 добу. У держав чорноморського регіону пом'якшені умови у цьому аспекті. Вони можуть проводити через ці морські шляхи судна з більшим тоннажем, а також мають право на проведення підводних човнів, попередньо попередивши Туреччину про це. У воєнний час Туреччина має абсолютне право заборонити прохід військових суден будь-яких країн. Для суден, які перевозять небезпечні вантажі, включаючи нафту та інші матеріали, Туреччина може встановлювати спеціальні правила безпеки, спрямовані на запобігання екологічним та техногенним ризикам. Конвенція визнає суверенітет Туреччини над протоками, водночас закріплюючи принцип міжнародної свободи судноплавства для забезпечення балансу між національними інтересами та інтересами міжнародного товариства [8].

Цей документ став вдалою точкою згоди між прагненнями Туреччини зміцнити свій суверенітет і глобальними інтересами у сфері морської торгівлі. Її положення повернули цій державі контроль над ключовою стратегічною територією і гарантували вільний прохід для торговельних суден, сприяючи економічній вигоді всіх залучених країн. Також вони запровадили чіткі обмеження для військового судноплавства, закріпивши чорноморський баланс

сил.

Однак прийняття Конвенції Монтре не стало остаточною крапкою у формуванні правового режиму проток Босфор і Дарданелл. Під час Другої світової війни вона вперше пройшла серйозне випробування на практиці. Туреччина, дотримуючись нейтральної позиції, скористалася положеннями Конвенції для контролю проходу військових кораблів держав, залучених до конфлікту. По-перше, прохід військових суден Німеччини та її союзників був строго заборонений. По-друге, СРСР, як одна з чорноморських країн, мав розширені права, але його дії також регулювалися вимогами Конвенції. І, нарешті, у період 1944–1945 років Туреччина, посилаючись на право реагування в умовах загрози війни, фактично закрила протоки для проходу військових кораблів [57, с. 431].

Конвенція вдало зберегла баланс, так як вона не дозволила Туреччині стати воюючою стороною та обмежила права держав щодо їх доступу до Чорного моря. Завдяки тому, що в документі чітко прописані права та обов'язки для всіх держав, він став якісним інструментом збереження нейтралітету та допоміг уникнути ескалації конфлікту. Туреччина діяла відповідно до положень Конвенції і цим самим змогла водночас зберегти суверенітет і дотримуватися встановлених зобов'язань. До того ж, дотримання Конвенції показало її адаптивність та здатність правильно діяти у складних ситуаціях.

Переходячи до часів “холодної війни”, варто зауважити, що значення чорноморських проток значно виросло, зокрема в контексті глобального протистояння між двома ключовими блоками держав. Для СРСР вони були єдиним морським шляхом, що відкривав флоту вихід у Середземне море. Відповідно їх контроль набуває все більшого значення як інструмент впливу в протистоянні з США та НАТО [68, с. 226].

Радянський Союз неоднократно виражав своє незадоволення обмеженнями, передбачені Конвенцією Монтре щодо тоннажу і допустимої кількості військових кораблів, що могли проходити через Босфор і

Дарданелли. Вони сприймалися як перешкода розвитку радянської військово-морської активності в Середземному морі. У свою чергу США разом із союзниками наполегливо виступали за збереження чинного режиму проток, який сприяв обмеженню можливостей радянського флоту у цьому стратегічно важливому для них регіоні [68, с. 227].

Відтак Конвенція Монтре відіграла ключову роль у підтримці стратегічної рівноваги між Сходом і Заходом під час «холодної війни», виступаючи важливим елементом у системі міжнародних відносин цього періоду. Розпад СРСР і становлення нових незалежних держав у Чорноморському регіоні, таких як Україна та Грузія, докорінно змінили геополітичний контекст, але не вплинули на текст документу. Вона залишалася чинною в первісному вигляді, хоча водночас перед регіоном постали нові виклики.

Вже в XXI столітті протоки Босфор і Дарданелли стали ключовими транспортними вузлами для перевезення енергоресурсів. Через ці маршрути проходить значна частка експорту нафти і нафтопродуктів із таких країн, як Росія, Казахстан та Азербайджан. За даними ЕІА 2021 року, щоденно через протоки транспортується понад три мільйони барелів нафти [69].

Однак слід зауважити, що висока інтенсивність судноплавства спричиняє серйозні екологічні виклики. Це підвищений ризик аварій танкерів на вузьких і перевантажених маршрутах, потенційне забруднення вод Чорного і Мармурового морів та, звісно ж, загроза для жителів Стамбула, що розташований прямо на узбережжі Босфору. Як приклад можна привести аварію, що відбулася в 1994 р. у протоці Босфор та стимулювала турецький уряд вжити заходи. Йдеться про зіткнення танкера «Нассіа», який перевозив 98600 тонн нафти з балкером «Шипброкер», що виходив у Чорне море. В результаті даної аварії відбулася пожежа та сильне забруднення акваторії. У зв'язку з цим міністр екології Туреччини наполягав на перегляді міжнародних домовленостей щодо судноплавства в протоках. З 1 липня 1994 р. турецькі влади ввели в дію Правила плавання в турецьких протоках і районі

Мармурового моря, які певною мірою суперечили нормам актуальної Конвенції Монтре [5, с. 116]. Наприклад, положенням ст. 2 Конвенції 1936 р., яка встановлює, що лоцманське проведення та користування буксирами залишаються необов'язковими, суперечить ст. 51 Правил, відповідно до якої турецькі влади там, де визнають за необхідне, можуть запроваджувати обов'язкове лоцманське проведення [54]. Таким чином, заява турецької влади про те, що мета нових правил тільки одна – гарантувати безпечний прохід суден через протоки та що вони жодним чином не припускають зміни положень самої Конвенції, явно не відповідає дійсності. У Правилах є й ряд інших порушень раніше встановленого порядку проходу. Дії Туреччини, що в односторонньому порядку змінює в бік ужорсточення режим плавання в протоках, що призначені для міжнародного судноплавства, суперечать нормам міжнародного права- [5, с. 117].

Судноплавство завжди буде в певній мірі небезпечне та пов'язане з ризиком, проте обмеження його свободи є недопустимим. Звісно, що не можна заперечувати право Туреччини приймати закони та правила щодо транзитного проходу та безпеки судноплавства, запобігання забрудненню акваторії моря. Однак, беручи до уваги міжнародно-правовий режим Чорноморських проток, такі заходи повинні вживатися виключно на міжнародному рівні. В результаті обговорення цього питання в Міжнародній морській організації, а також двосторонніх переговорів з Росією та іншими учасниками Конвенції Монтре та провідними морськими державами уряд Туреччини в 1998 р. більш конструктивно підійшов до перегляду найбільш неприйнятних положень. Проте він як і раніше акцентує на праві Туреччини односторонньо укладати правила для судноплавства в протоках, що протирічать Конвенції Монтре [10, с. 44].

У цьому контексті не менш важливо згадати одне з найгучніших і найбільш обговорюваних питань останніх років, що стосується ініціативи Туреччини побудувати альтернативний водний шлях — канал «Стамбул», що має на меті з'єднати Чорне та Мармурове моря. Туреччина стверджує, що

новий канал буде вважатися внутрішніми водами країни, тобто його використання не регулюватиметься положеннями Конвенції Монтре. Проте, міжнародні експерти та спеціалісти в галузі морського права висловлюють занепокоєння, адже реалізація такого масштабного проекту може порушити усталений баланс інтересів, закріплений Конвенцією, і спровокувати серйозні суперечки, які можуть порушити стабільність та в цілому мати невтішні наслідки [5, с. 118].

Починаючи з 2014 року, а особливо після 2022-го, Туреччина зіткнулася з дилемою щодо застосування Конвенції в умовах російсько-української війни. Анкара тимчасово закрила протоки для військових кораблів обох сторін конфлікту (відповідно до статті 19 Конвенції), що суттєво обмежило можливість Росії перекидати свої військово-морські сили у Чорне море. Країни Альянсу нарощували військову співпрацю з чорноморськими державами, але мусили діяти в рамках обмежень Конвенції, які стримують їхній вплив у регіоні. Загалом, цей крок мав декілька важливих наслідків. В першу чергу здатність Росії перекидати кораблі в Чорне море була обмежена, також діяла заборона на прохід військових кораблів НАТО та США, що унеможливило їх пряму участь в конфлікті. Цим самим Туреччина підтвердила свій статус нейтрального гаранта міжнародного права [18, с. 305].

Конвенція черговий раз показала свою ефективність та адаптивність у стримуванні ескалації конфлікту. Її положення дозволили Туреччині діяти в межах міжнародного права, водночас зберігаючи політичну нейтральність і стабільність. Рішення Анкари закрити протоки для військових кораблів воюючих сторін стало важливим показником того, що навіть у кризових умовах документ, ухвалений ще в далекому 1936 році, залишається дієвим інструментом регулювання безпеки. Такий крок не лише запобіг подальшому розширенню збройного конфлікту, але й підкреслив значення Туреччини як посередника між Сходом і Заходом. Конвенція Монтре вкотре підтвердила свою стратегічну цінність. Вона проявилася як юридичний механізм, що здатен забезпечувати баланс інтересів ключових держав і в той же час

підтримувати мир та передбачуваність у надзвичайно напруженій ситуації в Чорноморському регіоні.

Загалом досвід застосування Конвенції Монтре у XX–XXI століттях свідчить про її стабільність та гнучкість. Вона не лише зберегла своє значення в мінливих умовах міжнародної політики, а й продемонструвала здатність залишатися ефективним інструментом підтримання безпеки. Конвенція забезпечує Туреччині баланси між провідними державами та відстоювати власні національні інтереси. Водночас її положення сприяють підтримці відносної стабільності у Чорноморському регіоні, запобігаючи надмірному домінуванню будь-якої держави. Саме завдяки цьому Конвенція Монтре продовжує залишатися одним із ключових елементів сучасної системи безпеки та стабільності у Південно-Східній Європі і загалом у світі.

Вважаємо, що унікальність Конвенції заключається в її довготривалій актуальності та стійкості до змін у міжнародних відносинах, оскільки понад 85 років її положення залишаються фундаментальними для регулювання режиму Чорноморських проток. Це підтверджує не лише продуманість і гармонійність положень документа, а й про його здатність пристосування до нових реалій, не втрачаючи своєї актуальності. Навіть попри багато геополітичних змін, збройних конфліктів, розпад імперій та формування нових держав, принципи Конвенції продовжують забезпечувати відносну рівновагу інтересів прибережних та інших держав. Це ілюструє її вагомість у сучасному світі як одного з небагатьох міжнародних актів, що зберігає чинність і авторитет у складній системі глобальної безпеки. Конвенція Монтре є прикладом міжнародного договору, здатного забезпечувати стабільність і передбачуваність у стратегічно важливому регіоні протягом десятиліть та не втрачати своєї ефективності. Можна виділити кілька ключових положень, які були нею встановлені. Це, насамперед, свобода проходу торговельних суден у мирний час, обмеження військової присутності для держав, що не входять до чорноморського басейну, а також право Туреччини здійснювати контроль над протоками в умовах війни або загрози збройного конфлікту. У XX–XXI

століттях цей правовий режим демонстрував високу адаптивність і ефективність у контексті глобальних викликів. Однак сучасні реалії створюють нові для цього правового режиму. До них належать зростання обсягів енергетичних перевезень і пов'язані з цим екологічні ризики, наслідки російсько-українського збройного конфлікту і, звісно ж, перспектива реалізації проекту «Канал Стамбул», який потенційно може змінити режим існуючих морських шляхів.

Протоки Босфор і Дарданелли залишаються не лише важливим елементом системи міжнародного морського права, але й потужним геополітичним інструментом, що визначає безпеку та стабільність у Чорноморському і Середземноморському регіонах. Їхній правовий режим продемонстрував здатність ефективно функціонувати навіть у контексті сучасних викликів, виступаючи запобіжником для потенційних конфліктів і гарантуючи свободу судноплавства в регіоні. Процес його становлення, що включає перехід від політики «закритих проток» Османської імперії до правового режиму, закріпленого Конвенцією Монтре 1936 року, відображає глибинну трансформацію геополітичних реалій та переосмислення балансу сил серед провідних держав. Сьогодні значення Чорноморських проток виходить далеко за межі регіональної специфіки. Вони слугують критично важливим маршрутом для міжнародної торгівлі, енергетичних поставок та військово-морської присутності, а отже — безпосередньо впливають на структуру світової безпеки. Гнучкість і стійкість їхнього режиму особливо проявилися в умовах сучасних криз — від регіональних конфліктів до напруження у відносинах між провідними державами. Та обставина, що норми Конвенції й досі залишаються фундаментом регулювання доступу до проток, свідчить про її ефективність і здатність адаптуватися до нових викликів без втрати стабілізуючого потенціалу.

Режим проток Босфору і Дарданелл є прикладом того, як історичні домовленості здатні підтримувати довготривалість міжнародних відносин, у якій право та геополітика існують у стані динамічного, але гармонійного

співвідношення.

### **2.3. Режим використання Ормузької та Малаккської проток**

Морські протоки формують ключові транспортні водні шляхи, що зв'язують океани та моря, а тому вони відіграють особливу роль у міжнародному морському праві. Ормузька та Малаккська протока займають визначне місце серед таких проток, оскільки є критично важливими для світової економіки. Проте їхня вагомість не обмежується тільки цим аспектом, адже їх правовий режим має значний вплив на безпеку та стабільність у відповідних регіонах. Дослідження Ормузької та Малаккської проток потребує багатостороннього підходу, що охоплює як і їх географічне положення, так і аналіз міжнародно-правових норм, регіональних угод, внутрішнього законодавства прибережних держав і практики їх застосування.

Ормузька протока, розташована між півостровом Мусандам в Омані та південним узбережжям Ірану. Вона має стратегічне значення в перевезенні нафти, оскільки утворює зв'язок між нафтовими родовищами Перської затоки, Оманською затокою, а далі з Аравійським морем та Індійським океаном. Її ширина у найвужчому місці становить близько 33 кілометри, проте судноплавні канали для проходу великих танкерів мають ширину лише 2-3 кілометри в кожному напрямку [32, с. 4]. Навігація обмежена лише двома такими каналами, кожен з яких використовується виключно для вхідного і вихідного руху. Через це водообмін між Перською затокою та зовнішніми водами є дуже обмеженим, адже вагома кількість танкерів ускладнює прохід вздовж вузьких каналів. До того ж острови, що забезпечують контроль цієї протоки, є предметом суперечок Ірану з Об'єднаними Арабськими Еміратами [62., с. 366].

Ормузька протока є найголовнішим маршрутом, яким відбувається транспортування нафти і природного газу з країн Перської затоки до споживачів у Європі, Азії та Америці. Згідно з даними Управління енергетичної інформації 2021 року, через Ормузьку протоку щодня проходить

близько 20% світових обсягів морської торгівлі нафтою (це понад 17 мільйонів барелів на добу), що робить її одним із головних енергетичних вузлів світу. Тому будь-яке порушення свободи судноплавства в цьому регіоні загрожує стабільності енергетичної ситуації світу, потенційно спричиняючи серйозні проблеми для світової економіки [69].

Історичний розвиток формування правового режиму Ормузької протоки супроводжувався тим, що вона ще з давніх-давен виступала ареною для геополітичних протистоянь. У період колоніалізму контроль над нею переходив від Португалії до Великої Британії, а через деякий час перейшов до Сполучених Штатів Америки. Наступним етапом було те, що в другій половині ХХ століття важливість цього стратегічного маршруту особливо зросла під час “танкерної війни” в 1980-х роках, коли на тлі ірано-іракського конфлікту нафтові танкери регулярно ставали об'єктами атак. Це не лише створило загрозу для свободи судноплавства, але й спровокувало глобальні дискусії щодо правового статусу протоки [2, с. 102].

У ХХІ столітті Ормузька протока знову опинилася в центрі міжнародних конфліктів. У 2011–2012 роках Іран заявляв про намір заблокувати протоку у відповідь на санкційний тиск США та ЄС. А в 2019 році регіон сколихнула хвиля інцидентів із захопленням і нападом на іноземні танкери, що вкотре актуалізувало проблему забезпечення міжнародних гарантій свободи судноплавства [14].

Відповідно до положень Конвенції ООН з морського права 1982 року, дана протока відноситься до категорії проток, що використовуються для міжнародного судноплавства, і підпадає під режим транзитного проходу (ст. 37–44). Відповідно до нього всі судна та повітряні апарати мають право на безперешкодний і оперативний транзит через протоку без необхідності отримання попереднього дозволу від прибережних держав [7]. Однак практичні аспекти функціонування Ормузької протоки свідчать про неоднорідність її правового режиму. Торговельним суднам, як правило, забезпечується право вільного проходу, тоді як військові кораблі часто

піддаються обмеженням та перевіркам з боку Ірану. У свою чергу, США та їхні союзники активно наполягають на безумовному застосуванні режиму транзитного проходу, що супроводжується демонстрацією військово-морської присутності в регіоні [32, с. 5].

Через вплив усіх цих факторів правовий режим Ормузької протоки залишається одним із найбільш суперечливих та складних питань в системі міжнародного морського права. Ключовими проблемним пунктом є взаємодія положень Конвенції ООН з морського права із національними законодавствами Ірану та Оману. Додатково ускладнюють ситуацію інциденти, пов'язані з проходженням військових кораблів і танкерів, оскільки Іран щосили намагається обмежити військову присутність іноземних держав у цьому регіоні. Це породжує вразливість протоки до конфліктів і робить її критично важливою для забезпечення глобальної енергетичної безпеки. Її поточна ситуація демонструє постійне протистояння між принципом свободи судноплавства та інтересами прибережних держав, які прагнуть захистити свої суверенні права.

У свою чергу, Малаккська протока є важливим морським шляхом, що знаходиться між Малаккським півостровом (що входить до складу Малайського півострова) та островом Суматра (Індонезія). Вона виконує функцію сполучення Індійського океану та Південно-Китайського моря, яке, в свою чергу, відкриває доступ до Тихого океану. Ця протока відіграє ключову стратегічну роль у міжнародній морській торгівлі, оскільки входить до найбільш значущих проток світу. Її економічне значення є вирішальним для Китаю, Японії, Південної Кореї, Сінгапуру та інших держав, становище яких певною мірою залежить від стабільного забезпечення енергоносіями та іншими товарами цим шляхом [24, с. 48].

Дана протока є найкоротшим водним маршрутом між країнами Східної Азії, Близького Сходу, Європи та Африки. Щорічно через нього проходить понад 80 тисяч суден, а її частка у світовій морській торгівлі перевищує 25% [9, с. 42]. Такий інтенсивний рух суден нерідко призводить до їх зіткнень, а

вузький фарватер і складні навігаційні умови підвищують ймовірність аварій. Не менш серйозною проблемою є екологічні загрози, такі як розливи нафти, наслідки яких можуть бути катастрофічними для екосистеми [44].

Взагалі Малаккська протока має значну історичну спадщину, що пов'язана з проблематикою безпеки судноплавства в ній. Це, наприклад, високий рівень піратства, яке досягло своєї кульмінації на початку 2000-х років [47]. Проте завдяки ефективній координації зусиль прибережних держав та впровадженню міжнародних ініціатив, серед яких слід виокремити Malacca Straits Patrol (MSP) і програму «Eyes in the Sky». Це суттєво знизило ризики піратських нападів і покращило здатність оперативно реагувати на надзвичайні ситуації [56].

Не менш важливим кроком для забезпечення безпечного судноплавства в Малаккській протоці було впровадження Міжнародною морською організацією у 1977 році системи розділення руху суден (Traffic Separation Scheme), яка зобов'язала кораблі дотримуватися певних коридорів. До того ж, держави цього регіону запровадили додаткові заходи безпеки, серед яких портові циркуляри, обов'язковий пілотаж та патрулювання з повітря [24, с. 49].

Така висока вразливість Малаккської протоки перед потенційними блокадами чи техногенними катастрофами стала нагальним питанням для провідних світових держав, особливо Китаю. У відповідь на виклики, пов'язані з цією проблемою, країни-імпортери енергоносіїв докладають зусиль для розвитку транспортних маршрутів, активно розробляючи проекти альтернативних варіантів, серед яких варто було б виокремити побудову трубопроводів через територію М'янми та освоєння арктичних торговельних шляхів. Втім, жоден з наявних маршрутів на цей момент не здатен повністю замінити Малаккську протоку та зрівнятися з нею по стратегічності та значущості, тому вона й надалі залишається ключовою ланкою світової системи енергопостачання [58].

Щодо теперішнього правового режиму цієї протоки, то відповідно до Конвенції ООН з морського права 1982 року вона класифікується як протока,

що використовується для міжнародного судноплавства, і на яку поширюється режим транзитного проходу. В свою чергу це означає, що судна та літальні апарати будь-яких держав мають право на безперервне і швидке пересування через протоку, а прибережні держави не можуть їм у цьому перешкоджати [7].

Однак унікальні риси Малаккської протоки ускладнюють застосування вказаних норм на практиці. Різні частини протоки перебувають в межах територіальних морів Індонезії, Малайзії та Сінгапуру, що створює дилему між свободою судноплавства і суверенними правами прибережних країн. Тому здійснюється імплементація міжнародних норм в їх національне законодавство у взаємодії з заходами безпеки прибережних держав [26, с. 240].

Відтак для Малаккської протоки основними питаннями дотепер залишаються забезпечення безперешкодного проходу суден, узгодженість у співпраці між прибережними країнами — Малайзією, Індонезією й Сінгапуром, та, обов'язково, гарантування безпеки судноплавства в умовах піратства, терористичних загроз і екологічних ризиків.

Малаккська протока займає визначне місце у світовій системі морських маршрутів, виконуючи роль критично важливого транспортного коридору для торгівлі, зокрема для постачання енергоносіїв до країн Східної Азії. Її географічні особливості, такі як вузький прохід, висока інтенсивність судноплавства та складні морські умови, створюють багато викликів для безпеки морського транспорту. Останні десятиліття її регіон стикався із серйозною загрозою піратства та збройними нападами на судна. Однак, завдяки об'єднаним зусиллям прибережних держав та підтримці міжнародних організацій, рівень небезпеки в цьому аспекті вдалося суттєво знизити. У відповідь на ці виклики було розроблено такі механізми як Malacca Straits Patrol та «Eyes in the Sky», що спрямовані на ефективний контроль і мінімізацію ризиків інцидентів. Водночас залишаються інші ризики, такі як аварії суден, екологічні катастрофи та ймовірність блоkad, які і надалі непокоять учасників міжнародного співтовариства.

Стратегічне значення Малаккської протоки для світової економіки є

беззаперечним, адже даний момент неможливо її повністю замінити наявними створеними альтернативними шляхами для транспортування енергоносіїв. З огляду на це, вразливість протоки залишається вагомим фактором, який неабияк впливає на глобальну безпеку, що стимулює провідні держави та міжнародні організації до активної участі у підтриманні стабільності й гарантуванні свободи мореплавства в цьому надзвичайно важливому регіоні.

Ормузька та Малаккська протоки є надзвичайно важливими морськими шляхами, однак специфіка їх правового регулювання та геополітичний контекст суттєво різняться. Обидві протоки класифікуються як такі, що використовуються для міжнародного судноплавства відповідно до положень Конвенції ООН з морського права 1982 року, що також встановлює режим транзитного проходу в них. Цей режим забезпечує свободу навігації для суден і літальних апаратів незалежно від їхньої національної приналежності. Такий механізм регулювання підкреслює принцип свободи морів і вагомість безперешкодного функціонування стратегічних транспортних коридорів.

Геополітична значимість цих обох проток також відрізняється. Ормузьку протоку часто розглядають як так звану «енергетичну артерію», через яку здійснюється транспортування нафти з країн Перської затоки до імпортерів у різних частинах світу. Будь-яка загроза її блокування має неабиякий вплив на світовий енергетичний ринок. Натомість Малаккська протока функціонує як важливий маршрут, пов'язуючи виробничі й ринкові центри Азії. Вона забезпечує критично необхідне постачання енергоресурсів для таких країн як Китай, Японія та Південна Корея.

Незважаючи на їх відмінності, обидві протоки відіграють особливу роль у системі міжнародного морського права. Ормузька протока демонструє високу геополітичну напругу в своєму регіоні та правові протиріччя, тоді як Малаккська демонструє приклад співпраці між державами для підтримки стабільності й безпеки судноплавства. Їхні розбіжності ілюструють дві контрастні моделі інтеграції норм міжнародного права із реальними викликами у сфері безпеки й політики.

## РОЗДІЛ 3

# ШЛЯХИ ВДОСКОНАЛЕННЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ СУДНОПЛАВСТВА ЯКЕ ЗДІЙСНЮЄТЬСЯ СКРІЗЬ МІЖНАРОДНІ ПРОТОКИ

### 3.1. Удосконалення механізмів співпраці між державами

Міжнародні морські протоки є буквально провідними шляхами для торгівлі, комунікацій та транспортування, які напряду впливають на політичну безпеку та економічну ситуацію в світі. Ними кожного дня проходить колосальна кількість різноманітного вантажу, в тому числі продовольство, контейнерні перевезення, природній газ, нафта та інша надзвичайно важлива сировина, що забезпечує роботу світових виробництв. Протоки являють собою вузли, що з'єднують океани, моря і цим самим утворюють злагоджену логістичну систему, яка здатна забезпечити безперервне транспортування продукції та загалом прохід суден. Не менш важливо, що ними також проходять військово-морські сили задля забезпечення свободи судноплавства та балансу стримування в окремих регіонах, що є основою для міжнародної безпеки. Тому будь-яке порушення функціонування проток з будь-якої причини може призвести до глобальних наслідків — проблеми з поставками продовольства, дестабілізації на ринках, стрибки цін на нафту та енергетику. Усі ці фактори роблять міжнародні протоки не лише географічними об'єктами, а стратегічно важливими елементами світової інфраструктури, справне функціонування яких є вирішальним для економічної та політичної сфер усіх країн світу.

Відтак будь-яке блокування руху чи порушення безпеки бодай в одній із ключових проток одразу ж відображається на цінах на енергетику та продовольство, на балансі сил в регіональних конфліктах та на ситуації в міжнародних відносинах в цілому. Тому покращення механізмів та інструментів співпраці між країнами у сфері керування міжнародними протоками є одним із ключових факторів, що вплине на збереження

стабільності в світовій спільноті [30, с. 111].

Конвенція ООН з морського права 1982 року установила так званий фундамент для регулювання режиму міжнародних проток, затвердивши принцип свободи судноплавства для суден усіх держав [7]. Проте у сучасному світі юридичні положення вже не можуть самостійно гарантувати безпеку судноплавства. Вважаємо, що до процесу мають доєднуватися всі держави, а також міжнародні організації у сфері оборони, технологій, екології та економіки, оскільки міжнародне морське право не може бути завжди усталеним і повинно бути здатне пристосовуватися до нового. Наразі навігаційні системи стрімко оновлюються та вдосконалюються, однак кліматичні зміни не втрачають свого впливу, що виражається в підвищенні ризиків екологічних катастроф, за рахунок чого підвищується навантаження на інфраструктуру.

Одним із найбільш вдалих прикладів багаторівневої співпраці стала модель Cooperative Mechanism у Малаккській протоці, започаткована у 2007 році. Її створення стало відповіддю на загрозу піратства, тероризму та перевантаження морського трафіку. У рамках неї Індонезія, Малайзія та Сінгапур погодили спільну систему управління, до якої залучили і держав-користувачів, зокрема Японію, Китай, Південну Корею та США. Ця модель поєднує політичний аспект у вигляді щорічних міністерських конференцій, спільне фінансування проектів модернізації портової інфраструктури та морських систем, а також координацію патрулів, обмін інформацією та проведення спільних навчань. Вона підтвердила те, що багатостороння координація, заснована на взаємній відповідальності, може ефективно мінімізувати ризики навіть у особливо чутливих регіонах [27, с. 206].

Даний механізм успішно функціонує, так як він ініціювався та координується прибережними державами, визнає суверенітет та юрисдикцію прибережних держав у протоках та, звісно ж, не суперечить усталеним нормам міжнародного права, зокрема Конвенції ООН з морського права 1982 року. Також він визнає, що Міжнародна морська організація, держави-

користувачі та інші зацікавлені сторони відіграють певну роль у співпраці з прибережними державами та надає тим, хто співпрацює, право голосу в управлінні та функціонуванні механізму. Також він є досить відкритим та гнучким, тому його можна буде адаптувати до будь-яких обставин [26, с. 234].

У тому ж контексті були реалізовані уже згадані раніше спільні програми спостереження «Eyes in the Sky» та Malacca Straits Patrol (MSP) в Малаккській протоці. Також організація морських навчань та впровадження програм кризового реагування під егідою ІМО, НАТО та ЄС показують, що лише колективна співпраця в міжнародній спільноті може гарантувати стабільність у критично важливих регіонах. Зокрема, у рамках європейської операції «Atalanta» вдалося суттєво зменшити кількість нападів у Аденській затоці, а згадані ініціативи в Малаккській протоці майже ліквідували проблему піратства [41, с. 302].

Утім покращення механізмів співпраці передбачає не лише координацію дій прибережних держав та держав-користувачів, а й узгодження національних законодавств. Гармонізація законодавства щодо міжнародних проток є важливою умовою уникнення конфліктів та забезпечення єдиних стандартів порядку проходження суден. Доречним прикладом може виступати Конвенція Монтре 1936 року, що регулює режим проток Босфор і Дарданелли, адже вона гармонійно поєднує державні інтереси Туреччини з міжнародними положеннями щодо свободи мирного проходження уже колосально довгий період. Такий баланс між інтересами окремої держави й міжнародними зобов'язаннями залишається зразковим навіть по сьогоднішній день. Аналогічні тенденції спостерігаються в Південно-Східній Азії, де держави поступово адаптують своє законодавство до положень UNCLOS, що сприяє зниженню регіональної напруги й зміцненню взаємної довіри держав одна до одної [55, с. 43].

Не менш важливим є розвиток технічних і екологічних механізмів співпраці. Міжнародна морська організація активно впроваджує єдині стандарти щодо запобігання забрудненню (MARPOL), управління рухом

суден (SOLAS, COLREG) і забезпечення енергетичної ефективності судноплавства. Розвиток інтегрованих систем моніторингу, супутникових спостережень, автоматичних ідентифікаційних систем (AIS) та електронних карт (ECDIS) дає змогу прибережним державам ефективніше контролювати процес проходження суден і реагувати на інциденти. Створення спільних центрів спостереження, як-от ReCAAP Information Sharing Centre у Сінгапурі, є одним із прикладів, як технології допомагають зміцнити довіру та співдружність між державами [47].

Паралельно, недержавні науково-дослідні установи та університети відіграють важливу роль у розробленні нових моделей навігаційного прогнозування, оцінці екологічних ризиків та, загалом, вдосконаленні правових механізмів співпраці. Їхня участь здатна науково обґрунтувати управлінські рішення і сприяє формуванню доказової бази для вдосконалення міжнародних стандартів. Екологічні організації, зі свого боку, активно впливають на формування стандартів більш еко-дружнього судноплавства, що займаються зниженням викидів шкідливих речовин в акваторію та атмосферу, впровадженням альтернативних, менш токсичних видів палива, і, в загальному, мінімізацію шкоди для морської екосистеми і збереження біорізноманіття у зоні інтенсивного судноплавства. Врахування цих аспектів робить систему управління міжнародними протоками, гнучкою, всесторонньою та націленою на довгостроковий результат. Такий підхід відповідає сучасній концепції глобального морського врядування, у межах якої управління стратегічними морськими шляхами розглядається як спільна відповідальність держав, бізнесу, науки та суспільства, що разом можуть гарантувати не безпеку судноплавства, збереження екосистеми та стабільності в економіці [55, с. 60].

Усі ці сучасні тенденції свідчать про формування нового рівня світового морського врядування, у межах якого міжнародні протоки розглядаються не лише як зони проходження, а як об'єкти спільного управління, що потребують координації дій всіх зацікавлених сторін - як і прибережних держав, так і

держав-користувачів, міжнародних організацій та ключових держав світу. Майбутнє проток залежить не тільки від правового регулювання, а й від якісного партнерства держав, де всі рішення приймаються колективно, а відповідальність розподіляється пропорційно до користі, яку кожна держава отримує від користування морськими шляхами.

Вважаємо, що удосконалення співробітництва у сфері міжнародних проток має в повній мірі включати не лише державні, але й недержавні суб'єкти, такі як приватний сектор, наукові інституції, екологічні організації та міжнародні професійні асоціації. Сучасна практика управління морськими просторами показує, що ефективність значною мірою залежить від здатності залучати різні групи суб'єктів, які володіють технічними, фінансовими, експертними та інноваційними ресурсами, і можуть їх використати у покращенні механізмів співпраці. Позитивним показником є те, що судовласники, портові оператори, страховики та логістичні компанії дедалі активніше беруть участь у спільному фінансуванні систем моніторингу судноплавства, проектів підвищення безпеки руху, створенні фондів швидкого реагування на розливи нафти й інші аварії. Це зумовлено їх зацікавленістю в забезпеченні безпеки проходження суден в протоках, екологічної стабільності та підтриманні світової економіки на належному рівні.

Удосконалення механізмів співпраці між державами у сфері міжнародних проток має різносторонній характер, адже складається з таких елементів як правова гармонізація, технічна інтеграція, спільна мінімізація ризиків, участь приватного сектору та залучення суспільства. Лише поєднання цих аспектів може забезпечити дійсно ефективну систему управління стратегічними водними шляхами. Міжнародні протоки є не просто географічними об'єктами, а ключовими вузлами торгівлі, економіки і навіть державної безпеки, що вимагають від країн спільної відповідальності, довіри та прагнення до миру. Модель Cooperative Mechanism у Малаккській протоці, а також пов'язані програми на кшталт MSP, «Eyes in the Sky» чи центр ReCAAP демонструють, що спільні патрулі, обмін інформацією та узгоджені дії здатні значно

мінімізувати ризики піратства й інших навігаційних інцидентів. Важливим елементом такої співпраці є гармонізація національних законодавств із нормами UNCLOS і приклад Конвенції Монтре, яка вже майже століття забезпечує стабільність правового режиму Босфору й Дарданелл. Доповнюючи це, технологічні рішення та екологічні стандарти ІМО, разом із внеском науково-дослідних установ, формують сучасну комплексну систему морського управління, що дає змогу підтримувати безпечно, передбачуване й екологічне використання міжнародних проток.

### **3.2. Використання новітніх технологій для забезпечення безпеки проходу**

У сучасному світі міжнародні морські протоки є не лише важливими водними шляхами для судноплавства, але й вагомими елементами світової безпеки, де стикаються економічні, політичні, військові та екологічні інтереси держав. Питання безпеки судноплавства через такі критично важливі протоки, як Босфор, Дарданелли, Ормузька, Малаккська чи Гібралтарська, стає дедалі актуальнішим у зв'язку з підвищенням рівня навігаційного навантаження, загрозою піратства, міжнародним тероризмом, гібридними конфліктами та змінами клімату, що впливають на екологічні умови проходу. У цих умовах технологічні інновації стають ключовим інструментом забезпечення стабільності, безпеки та передбачуваності руху через протоки.

Розвиток цифрових технологій кардинально змінює підходи до управління безпекою міжнародного судноплавства. Якщо раніше безпека проходу підтримувалася переважно системами спостереження та патрулювання, то сьогодні все більшої важливості набувають автоматизовані інформаційні системи, штучний інтелект, супутниковий моніторинг, дрони та різні аналітичні платформи.

Міжнародна морська організація визнає цифровізацію як один із пріоритетних напрямів розвитку морської галузі. Зокрема, впровадження концепцій e-Navigation та Maritime Cloud має забезпечити інтеграцію

національних систем управління судноплавством, підвищення ефективності комунікацій і зниження ризиків людських помилок [45].

На сьогоднішній день, найбільш вагомими технологічними інструментами контролю у протоках є системи Vessel Traffic Services (VTS) і Automatic Identification System (AIS). Система AIS дає змогу автоматично здійснювати обмін даними між суднами й береговими станціями, зокрема про швидкість, координати, технічні параметри, напрямок руху, осадку та вантаж. Вона є обов'язковою для всіх суден водотоннажністю понад 300 тонн. У поєднанні з VTS, що централізоване управління рухом, такі технології дозволяють виявляти підозрілу активність, запобігати зіткненням, і, загалом, забезпечувати безпечний прохід навіть у вузьких ділянках проток. Наприклад, у Малаккській протоці, яка є одним з найважливіших та найбільш завантажених морськими перевезеннями транспортних шляхів у світі, працює одна з розвинених наразі систем контролю та управління рухом Strait of Malacca Vessel Traffic System (SMVTS). Ця система охоплює понад 900 морських миль та забезпечує цілодобове спостереження за приблизно 90 тисячами суден на рік, що робить її ключовим елементом глобальної інфраструктури безпеки судноплавства. Вона є прикладом високотехнологічного підходу до управління стратегічними протоками, оскільки поєднує супутникові канали передачі даних, берегові радіолокаційні станції, автоматичні ідентифікаційні системи (AIS) і спеціалізовані центри аналізу навігаційної інформації [27, с. 210].

Завдяки SMVTS з'явилася змога здійснювати оперативне виявлення потенційно небезпечних ситуацій — від ризику зіткнення танкерів і порушень правил маневрування до фіксації піратської активності чи підозрілих маршрутів суден. База даних системи накопичує величезну кількість інформації, що використовуються не лише для контролю в реальному часі, а й для подальшого аналізу тенденцій, моделювання сценаріїв та розробці схем розподілу руху. Такий підхід дозволяє суттєво зменшити навантаження на операторів, підвищити точність рішень та мінімізувати вплив людського

фактору.

Використання алгоритмів штучного інтелекту та технологій Big Data відкриває новий етап у забезпеченні безпеки проходу міжнародними протоками. Воно дозволяє здійснювати аналітичну обробку величезної кількості навігаційної інформації, які раніше неможливо було ефективно опрацювати в реальному часі вручну. Сучасні системи здатні аналізувати мільярди записів AIS, зображення з супутників, метеодані, траєкторії суден і технічні журнали, формуючи багатовимірні моделі поведінки морського трафіку. Завдяки цьому вони здатні виявляти підозрілі маневри, піратську активність, також розпізнають характерні патерни руху суден, автоматично відстежують відхилення від звичних маршрутів, що можуть свідчити про контрабанду та інші інциденти, а також прогнозують можливі ризики зіткнень чи аварій, використовуючи методи прогнозової аналітики [37].

До того ж, в районах з непростою політичною ситуацією штучний інтелект все частіше застосовують для оцінки рівня загрози терористичних, диверсійних чи військових провокацій. Такою є Ормузька протока, оскільки вона належить до найбільш чутливих і небезпечних морських шляхів світу, де регулярно відбуваються інциденти між військовими кораблями Ірану, США, Саудівської Аравії та інших держав. У таких умовах звичайні традиційні засоби моніторингу не завжди можуть своєчасно визначити зміну поведінки військових підрозділів або дивні маневри цивільних суден, які можуть означати загрозу та небезпеку [55, с. 62].

Системи штучного інтелекту дають змогу аналізувати не лише поточні маршрути, а й широкий спектр супроводжуваних показників. Наприклад, характер взаємодії кораблів, типи активованих радарів, частоту радіообміну, швидкі зміни тактичних побудов, а також зіставляти ці дані з історичними прикладами конфліктної поведінки. Тому на основі такого аналізу система може визначати незвичні патерни, які вказують на ризик провокацій. Це можуть бути незвичне зближення військового катеру з танкером, різке зменшення або збільшення швидкості, відключення AIS у стратегічній зоні чи

синхронні маневри кількох суден [67].

Також AI допомагає поєднувати інформацію з різних джерел, таких як супутникові знімки, радіоелектронна розвідка, акустичні сенсори, безпілотники та берегові станції спостереження. Це уможливорює створювати різностороннє уявлення ситуації, передбачати потенційні сценарії розвитку подій та визначати рівень загрози від низького до критичного. У деяких дослідницьких проектах AI-системи використовуються навіть для моделювання можливих шляхів ескалації у разі військової взаємодії кораблів різних держав. Це дозволяє відповідним структурам заздалегідь ухвалювати превентивні рішення. Вони можуть збільшити кількість берегових патрулів, перенаправити рух цивільних суден, використати певні дипломатичні способи для деескалації або обмежити доступ до певних районів, де наразі небезпечно [19].

Завдяки такому підходу штучний інтелект поступово перетворюється на ключовий інструмент забезпечення стратегічної стабільності проток, що перебувають у зоні геополітичного ризику, і здатний істотно знизити ймовірність інцидентів, які можуть спричинити міжнародну кризу.

Не менш важливим, ніж штучний інтелект, елементом моніторингу стану проток є безпілотні надводні (USV) та підводні (AUV) апарати. Вони виконують завдання у небезпечних або недоступних районах, перевіряють стан навігаційних каналів, здійснюють обстеження морського дна та виявляють міни чи уламки небезпечних об'єктів. Також вони передають дані у реальному часі в берегові центри та зменшують необхідність постійного патрулювання великих територій, цим самим зменшуючи фінансові витрати та ризику для персоналу [60, с. 78].

Для виконання схожих завдань був також розроблений супутниковий моніторинг (Remote Sensing), що невід'ємною складовою сучасної системи безпеки проток. Завдяки даним з орбітальних платформ відстежуються зміни у руслах, траєкторії руху суден, забруднення вод, а також гідрологічні умови та температурні показники. Супутникові знімки використовуються для

виявлення екологічних загроз у Середземному морі, включаючи Гібралтарську протоку. Це відбувається в рамках європейської програми Copernicus Marine Environment Monitoring Service (CMEMS). Такі ж технології впроваджуються у Сінгапурі, Індонезії та Омані для контролю проток Ормуз та Малакка [41, с. 304].

Із таким стрімким розвитком цифрових технологій у сфері судноплавства суттєво зростає і ризик кіберзагроз, які можуть вплинути на функціонування міжнародних проток не менш серйозно, ніж аварії, збройні конфлікти чи піратство. Сучасні навігаційні системи GPS, AIS та комплексні платформи керування рухом суден (VTS) усе більше залежать від цифрової інфраструктури, що робить їх потенційними цілями для кібератак. Морські системи управління дедалі частіше зазнають навмисних хакерських втручань, що можуть призвести до дезінформації щодо координат суден, маскування руху піратських чи військових кораблів, повне блокування систем зв'язку або навіть втрату контролю над ключовими навігаційними процесами. Особливо небезпечними такі атаки стають у вузьких та інтенсивно завантажених протоках, де будь-який збій може спричинити значні аварії, екологічні катастрофи та блокування міжнародних торговельних потоків [45].

Кібератаки на системи судноплавства вже не є тільки потенційною загрозою, оскільки вже були зафіксовані випадки, коли хакерські угруповання втручалися в роботу AIS, створювали недійсні мітки на картах, підмінювали сигнали суден, що спричиняло плутанину та масу недорозумінь у диспетчерських центрах. Відомі сценарії, коли шкідливе програмне забезпечення паралізувало роботу портових терміналів, цим самим порушуючи функціонування логістичних ланцюгів, спричиняючи колосальні збитки. У контексті міжнародних проток такі інциденти можуть стати каталізатором серйозних дипломатичних конфліктів, оскільки складно оперативно визначити винуватця чи встановити, є така атака частиною державної стратегії чи ні. Наприклад, одним із таких найбільш відомих задокументованих інцидентів підміни сигналів AIS став випадок біля острова

Ельба в Італії. Зловмисники використали некоректно захищену берегову AIS-станцію, через яку в систему ввели велику кількість фальшивих повідомлень про наявність неіснуючих суден. На електронних навігаційних картах з'явилися десятки віртуальних цілей, які імітували рух, змінювали швидкість та курс, створюючи у диспетчерських центрах ілюзію високої інтенсивності проходу, де його насправді не було. Це спричинило перевантаження системи моніторингу та ускладнило виявлення реальних суден поблизу. Випадок Ельби став першим публічно описаним прикладом масштабної підміни AIS-даних і продемонстрував, наскільки легко ненадійно захищені морські навігаційні системи можуть стати інструментом дезінформації та навіть гібридних атак [22, с. 150].

Саме тому держави та міжнародні організації активно розробляють нові та якісні форми реагування на кібератаки. Для зниження загроз створюються спеціалізовані центри морської кібербезпеки, що забезпечують обмін інформацією між державами та цілодобовий моніторинг підозрілої активності. Одним із найвідоміших прикладів таких центрів є Maritime Cybersecurity Centre of Excellence при Constanța Maritime University в Румунії. Він проводить дослідження, тренінги й надає послуги з кібербезпеки в морській галузі [53].

Подібною системою є також одна відносно нова ініціатива. Йдеться про Marine Data Hub - глобальну платформу, створену для стандартизації обміну даними між учасниками проходу через протоки та загалом судноплавства. Такі системи виконують одразу кілька стратегічних функцій. По-перше, вони здійснюють раннє виявлення аномальних цифрових сигналів у протоках, по-друге, створюють захищені канали передачі навігаційних даних між державами. По-третє, вони розробляють рекомендації для портових адміністрацій і судновласників щодо захисту бортових систем, а також проводять навчання та симуляції кібератак, моделюючи сценарії у реальному часі [52].

У майбутньому значення кібербезпеки у міжнародному режимі проток і, загалом, морському праві, все більше набиратиме важливості. Перехід до

автономних суден, цифрових платформ управління та дистанційних систем контролю робить морську інфраструктуру вразливою до кібератак зловмисників. Сьогоднішні реалії потребують створення глобальної системи кіберзахисту судноплавства, тобто своєрідного щита міжнародних морських шляхів, який допомагатиме підтримувати їх стабільність та безпеку в добу цифрових ризиків.

Не менш важливу роль у системі технологічної безпеки на сьогодні відіграють екологічні сенсорні системи, що дозволяють контролювати рівень забруднення морської води, наявність нафтопродуктів, важких металів та пластику. У межах такого проекту, як Marine Pollution Detection створено мережу датчиків, які в реальному часі аналізують стан води у Босфорі та передають дані до наукових центрів у Стамбулі [52]. Також існує схожа система під назвою iGreenPort для моніторингу якості морської води та екологічних параметрів. Вона передбачає збір і аналіз оперативних даних про стан води, можливих забруднень, а також інтеграцію з AIS-треками суден. Ці технології мають подвійне призначення — вони не лише зменшують екологічні ризики, а й сприяють підвищенню рівня прозорості та довіри між державами [43].

Неможливо не згадати про те, що одним із найсучасніших і прогресивних напрямів у морській цифровізації на сьогодні є створення Digital Twin морських систем. Це цифрові двійники реальних морських потоків, що представляють собою інтегровані віртуальні середовища, які в режимі реального часу поєднують супутникові дані високої роздільності (наприклад, оптичні знімки), інформацію системи AIS, дані берегових радарних мереж, гідрометеорологічні показники, а також детальну історичну статистику інцидентів зіткнень, посадок на міліну, забруднень або технічних відмов. На основі цих даних формується динамічна модель, яка має здатність демонструвати поточний стан протоки з точністю до окремих секторів руху суден. Перевага даної технології полягає у можливості не лише спостерігати за ситуацією, але й передбачати розвиток подій за допомогою алгоритмів та

моделювання. Digital Twin може оцінювати ймовірність виникнення аварій за підвищеної інтенсивності трафіку, штормової погоди, зміни течії, людського фактору чи якихось технічних неполадок. Це дозволяє капітанам суден заздалегідь приймати рішення щодо зміни маршруту, швидкості або вибору іншого альтернативного шляху за потреби. До того ж, Digital Twin дає змогу проводити навчання та моделювання сценаріїв реагування на надзвичайні ситуації, включаючи масштабні розливи нафти, блокування проток, масові евакуації та зіткнення великих танкерів. Такі змодельовані ситуації допомагають відпрацьовувати взаємодію між службами пошуку і рятування, координаційними центрами, екіпажами суден та екологічними підрозділами, не створюючи ризику для реальної інфраструктури [66].

Вважаємо, що в довгостроковій перспективі дана система сприяє підвищенню пропускну здатності проток, оптимізації розкладів руху, визначенню критичних вузьких місць, плануванню модернізації навігаційних систем і розробленню стратегій екологічного менеджменту. Digital Twin стає не лише інструментом контролю, а й платформою для управління морськими потоками у реальному та прогнозному вимірах.

Наступним прикладом використання новітніх технологій у судноплавстві є концепція Maritime Autonomous Surface Ships (MASS). Це автономні надводні судна, що здатні здійснювати прохід без традиційного екіпажу, спираючись на алгоритми штучного інтелекту, сенсорні системи та мережеві комунікаційні технології. Сучасні прототипи таких суден вже поєднують дані з радарів, камер високої роздільності та гідроакустичних систем, що дозволяє створювати комплексну 360-градусну картину навколишнього середовища навіть за умов низької видимості або інтенсивного трафіку. Міжнародна морська організація проводить велику роботу з аналізу правових, технічних і безпекових аспектів впровадження таких автономних технологій, включно з адаптацією Конвенції SOLAS, розробленням стандартів дистанційного контролю та визначенням ступенів автономності суден [3, с. 845].

У перспективі інтеграція MASS у систему міжнародних проток може докорінно змінити систему морської безпеки. По-перше, автономні судна мають потенціал істотно знизити вплив людського фактору, що є однією з основних причин аварій, зіткнень і навігаційних помилок. По-друге, такі судна здатні обмінюватися даними у режимі реального часу з береговими службами, іншими суднами та навігаційною інфраструктурою. По-третє, автономні технології дозволяють оптимізувати маршрути відповідно до гідрометеорологічних умов, завантаженості протоки та екологічних обмежень, зменшуючи ризики неочікуваних маневрів та блокування морських шляхів [15, с. 119].

Запровадження MASS сприятиме підвищенню ефективності використання проток, зниженню експлуатаційних витрат та створенню нових стандартів безпеки для стратегічно важливих проток. Однак прогрес у цій сфері також дає початок дискусії щодо кібербезпеки, відповідальності за навігаційні рішення та необхідності оновлення міжнародно-правових режимів, що регулюють транзитний прохід. MASS стають не лише вдосконаленням морського транспорту, а й одним із ключових деталей майбутньої системи морського управління [31, с. 263].

Технологічний прогрес радикально змінює підходи до забезпечення безпеки та стабільності міжнародних проток. Традиційні механізми, що спиралися на патрулювання, дипломатію й людський контроль, поступово замінюються автоматизованими, інтегрованими системами управління. Новітні технології, такі як супутникові мережі чи штучний інтелект, формують нову структуру морської безпеки, у якій взаємодіють держави, міжнародні організації та приватні технологічні компанії.

Забезпечення безпеки проходу через протоки у XXI столітті стає не лише питанням суверенітету чи військової присутності, а серйозним викликом, що охоплює технологічну компетентність держав, рівень їхньої цифрової інфраструктури та здатність до ефективної міжнародної координації. Сучасні протоки перетворюються на високотехнологічні транспортні коридори, де

ефективність і стабільність судноплавства безпосередньо залежать від того, наскільки оперативно держави можуть обмінюватися даними, спільно реагувати на ризики та впроваджувати інновації. Вони перетворюються на зони стратегічного значення, де цифрові інновації стають ключовою умовою стабільності, безпеки та стійкості світової морської логістики. Швидкий розвиток систем VTS та AIS, поширення супутникового моніторингу, автономних платформ та аналітичних центрів створює різноманітну систему контролю, яка дозволяє не лише відстежувати прохід суден у режимі реального часу, а й передбачати небезпеки та ризики, виявляти аномалії та запобігати інцидентам. Штучний інтелект відіграє ключову роль у розпізнаванні незвичних маневрів, аналізі поведінки суден у найбільш проблемних зонах та моделюванні сценаріїв ескалації, тоді як Digital Twin і автономні судна MASS відкривають нові горизонти для покращення руху суден та зниження людського фактору. В цей же час розвиток цифровізації робить протоки чутливими до кіберзагроз. Це, в свою чергу потребує створення спеціальних центрів морської кібербезпеки, захищених платформ обміну даними та міжнародних стандартів реагування. Доповненням до систем безпеки стають сенсорні платформи, які забезпечують контроль стану морського середовища та прозорість дій держав у сфері екології. У своїй сукупності ці тенденції свідчать про формування новітнього режиму управління протоками, який поєднує технології та міжнародну співпрацю, забезпечуючи безпечний і екологічний прохід суден у світовій морській системі.

## ВИСНОВКИ

1. Історія становлення правового режиму морських проток являє собою довготривалий і непростий процес формування правових норм, тісно пов'язаний з інтересами ключових держав. У ранній час теоретично визнавалася концепція свободи морів, однак на практиці привалювали колоніальні протистояння, боротьба за контроль над морськими шляхами та застосування сили як головного інструменту для досягнення цілі у міжнародних відносинах. Саме ця суперечність між потребою вільного судноплавства та прагненням до захоплення доступу до проток визначала їх правове становище і стала стимулом для пошуку механізмів їхнього врегулювання.

У XIX столітті, на фоні прогресивного розвитку міжнародної торгівлі та посилення колоніального суперництва між державами, були укладені перші міжнародні договори, що дали початок системному підходу до регулювання проток. У міжнародному праві визначалася практика розмежування між протоками, що були для вільного проходу, та тими, що отримали спеціальний статус, перебуваючи під суверенітетом прибережних держав. Світові війни лише підтвердили стратегічне значення проток для світової безпеки, оскільки саме вони були ключовими елементами військово-морської та економічної інфраструктури. Проте навіть тоді режим проток залишався залежним від сили, політичних компромісів і змінного балансу інтересів визначних держав.

У другій половині XX століття ці виклики сприяли кодифікації норм міжнародного морського права, коли і відбулося укладення Конвенції ООН з морського права 1982 року, що закріпила сучасні підходи до свободи судноплавства й транзитного проходу. Водночас події XXI століття ілюструють, що правовий режим проток залишається своєрідним індикатором стану міжнародного порядку: будь-яке загострення міждержавних відносин миттєво відбивається на практиці застосування морського права.

Еволюція правового статусу морських проток — це не лише історія вдосконалення юридичних норм, а й історія політичних інтересів, суперництва

й пошуку балансу між свободою морів і суверенітетом прибережних держав. Саме в цій динаміці проявляється взаємозалежність міжнародного права та глобальної політики, що й сьогодні визначає функціонування стратегічно важливих морських комунікацій.

2. Попри свою стратегічність, правовий режим проток, що використовуються для міжнародного судноплавства, залишається складним і нерідко суперечливим. Проблематика свободи проходу крізь протоки привертає увагу держав десятиліттями, адже неврегульованість умов їх використання часто стає причиною міждержавних спорів. Хоча такі суперечки нерідко передаються до міжнародних судових інституцій, у підсумку держави здебільшого прагнуть досягти порозуміння шляхом переговорів, що свідчить про делікатність та політичну чутливість питання.

Визначили, що режим проток на сучасному етапі реалізується у повній мірі з дотримання принципу свободи судноплавства. Такий режим діє, зокрема, в Ормузькій, Малаккській та Гібралтарській протоках. Судна в таких водах користуються правом безперешкодного транзиту без попередніх дозволів, але зобов'язані не створювати загрози безпеці прибережних держав.

Закріпивши принцип транзитного проходу, міжнародне право намагається забезпечити баланс між інтересами прибережних держав і глобальної спільноти. Проте практика свідчить, що навіть детальна кодифікація не завжди гарантує дотримання норм. У реальності порядок доступу до стратегічних проток часто визначається не лише юридичними положеннями, а й співвідношенням політичного впливу та військового потенціалу.

Відтак аналіз правового режиму міжнародних проток демонструє, що ці географічні об'єкти залишаються одними з найбільш чутливих елементів морського права. Їхня унікальність зумовлена поєднанням природних характеристик із концентрованими політичними, економічними та безпековими інтересами. Врегулювання порядку проходу крізь протоки вимагає постійного оновлення міжнародно-правових механізмів, узгодження

норм національного й міжнародного права та розвитку ефективних процедур мирного вирішення спорів.

У контексті сучасних глобальних викликів — мілітаризації регіонів, зростання конкуренції за контроль над морськими шляхами та підвищення енергетичної залежності — забезпечення стабільності правового режиму проток стає пріоритетним стратегічним завданням світової спільноти. Така стабільність можлива лише за умов політичної волі держав дотримуватися принципів співробітництва та поваги до міжнародного права.

3. Класифікація проток за правовим режимом ілюструє, що рівень свободи судноплавства в них напряду залежить від значення проток для міжнародної спільноти та наявності спеціальних договорів щодо їх використання, тобто від транзитного проходу згідно з Конвенцією з морського права, через спеціальний правовий режим, до національних проток, використання яких повністю залежить від держави, під суверенітетом якої вони знаходяться.

Поділ проток за стратегічністю допомагає визначити, які протоки є ключовими для світової торгівлі та політики, а які мають лише регіональне та локальне значення. Така класифікація дозволяє не лише встановити пріоритети в міжнародному морському праві, а й зрозуміти логіку геополітичної поведінки держав, що контролюють або межують із цими протоками. Протоки глобального значення, такі як Малаккська, Ормузька чи Гібралтарська, фактично формують «артерії» світової економіки, через які проходять основні потоки енергоресурсів, товарів і технологій. Будь-яке порушення їхнього функціонування одразу позначається на стабільності міжнародних ринків і безпеці постачань.

Географічна класифікація проток показує, що вони виконують не лише транспортну, а й важливу геополітичну функцію, впливаючи на регіональну та глобальну безпеку. І міжнародні, і локальні протоки визначають економічний розвиток держав та стабільність міжнародних відносин. Розуміння їх різноманітних функцій дозволяє точніше визначити правовий

режим, оскільки географічне положення й характер використання формують баланс між суверенітетом прибережних держав і інтересами міжнародної спільноти.

Фізико-географічні особливості безпосередньо впливають на можливості судноплавства, вимоги до навігації та рівень ризиків. Широкі та глибокі протоки сприяють активному міжнародному руху, тоді як вузькі та мілководні за умовами потребують спеціальних правил, лоцманського супроводу та обмежень для великих суден. Важливим прикладом мілководної протоки є Керченська протока, оскільки наразі вона є проблемним аспектом для судноплавства нашої країни.

Такі природні та фізико-географічні чинники також визначають рівень екологічних загроз, що змушує держави впроваджувати системи моніторингу, аварійного реагування та узгоджувати заходи безпеки на міжнародному рівні.

Морські протоки посідають унікальне місце в міжнародному морському праві, оскільки поєднують у собі географічну специфіку, стратегічну важливість та значний вплив на політичні й економічні процеси у світі. Їхня класифікація не є однозначною, оскільки науковці пропонують різні підходи, виходячи з функціонального, географічного, правового та фізико-географічного критеріїв. Це свідчить про багатовимірність і складність феномену проток, які одночасно виступають і міжнародними транспортними коридорами, і об'єктами державного суверенітету, і факторами формування регіональної безпеки. Класифікація морських проток має не лише теоретичне, а й прикладне значення. Вона дозволяє точніше визначати баланс між інтересами прибережних держав та міжнародної спільноти, будувати ефективні механізми правового регулювання й забезпечувати безпечне та безперешкодне судноплавство. Протоки залишаються важливими елементами світової транспортної системи, а їх раціональне використання та належне правове регулювання є ключем до стабільності глобальної економіки та міжнародної безпеки.

#### 4. Історія формування правового режиму Гібралтарської протоки

ілюструє складну взаємопов'язаність територіальних конфліктів, колоніальної спадщини та поступове закріплення норм міжнародного морського права. З моменту укладення Утрехтського договору 1713 року і до прийняття Конвенції ООН з морського права 1982 року відслідковується перехід від контролю протоки окремою державою до затвердження режиму транзитного проходу. На сьогоднішній день правовий режим протоки Гібралтар ґрунтується на положеннях Конвенції, що забезпечують свободу судноплавства як для цивільних, так і для військових кораблів усіх держав. Однак цей морський шлях так і залишається чутливим до різних факторів, зокрема суперечок між прибережними державами, і, не менш важливо, впливу НАТО й інших міжнародних організацій. Загалом Гібралтарська протока є не тільки так званим транспортним коридором, а й стратегічним вузлом насамперед для Великобританії, Іспанії та Марокко. Її контроль безпосередньо гарантує безпеку та економічний розвиток країн Європи, Північної Африки та Близького Сходу.

Правове становище Гібралтарської протоки демонструє, як принцип свободи судноплавства співіснує з державними суверенними інтересами, і також те, як геополітика впливає на виконання юридично встановлених норм. Її правове регулювання дотепер і надалі буде залишатися в центрі уваги міжнародного товариства, адже безпека та стабільність цього стратегічного морського вузла є фундаментом для ефективного розвитку світової економіки та зберігання безпеки.

Геополітична значущість Гібралтару явно виходить за рамки регіонального контексту, адже вона безпосередньо здійснює вплив на економіку, енергетичну безпеку Європи, світові маршрути транспортування та підтримання стратегічного балансу в Середземномор'ї. Разом із цим вона стикається з багатьма проблемами, такими як тероризм, нелегальні міграції, екологічні загрози та зміни клімату. Вони мають неабияке значення для міжнародного судноплавства, а також безпеки прибережних держав. Ці труднощі вимагають системного підходу для їх усунення та безперешкодного

судноплавства в Гібралтарській протоці.

5. Протоки Босфор і Дарданелли залишаються не лише важливим елементом системи міжнародного морського права, але й потужним геополітичним інструментом, що визначає безпеку та стабільність у Чорноморському і Середземноморському регіонах. Їхній правовий режим продемонстрував здатність ефективно функціонувати навіть у контексті сучасних викликів, виступаючи запобіжником для потенційних конфліктів і гарантуючи свободу судноплавства в регіоні. Процес його становлення, що включає перехід від політики «закритих проток» Османської імперії до правового режиму, закріпленого Конвенцією Монтре 1936 року, відображає глибинну трансформацію геополітичних реалій та переосмислення балансу сил серед провідних держав. Сьогодні значення Чорноморських проток виходить далеко за межі регіональної специфіки. Вони слугують критично важливим маршрутом для міжнародної торгівлі, енергетичних поставок та військово-морської присутності, а отже — безпосередньо впливають на структуру світової безпеки. Гнучкість і стійкість їхнього режиму особливо проявилися в умовах сучасних криз — від регіональних конфліктів до напруження у відносинах між провідними державами. Та обставина, що норми Конвенції й досі залишаються фундаментом регулювання доступу до проток, свідчить про її ефективність і здатність адаптуватися до нових викликів без втрати стабілізуючого потенціалу.

Режим проток Босфору і Дарданелл є прикладом того, як історичні домовленості здатні підтримувати довготривалість міжнародних відносин, у якій право та геополітика існують у стані динамічного, але гармонійного співвідношення.

6. Ормузька та Малаккська протоки є надзвичайно важливими морськими шляхами, однак специфіка їх правового регулювання та геополітичний контекст суттєво різняться. Обидві протоки класифікуються як такі, що використовуються для міжнародного судноплавства відповідно до положень Конвенції ООН з морського права 1982 року, що також встановлює режим

транзитного проходу в них. Цей режим забезпечує свободу навігації для суден і літальних апаратів незалежно від їхньої національної приналежності. Такий механізм регулювання підкреслює принцип свободи морів і вагомість безперешкодного функціонування стратегічних транспортних коридорів.

Геополітична значимість цих обох проток також відрізняється. Ормузьку протоку часто розглядають як так звану «енергетичну артерію», через яку здійснюється транспортування нафти з країн Перської затоки до імпортерів у різних частинах світу. Будь-яка загроза її блокування має неабиякий вплив на світовий енергетичний ринок. Натомість Малаккська протока функціонує як важливий маршрут, пов'язуючи виробничі й ринкові центри Азії. Вона забезпечує критично необхідне постачання енергоресурсів для таких країн як Китай, Японія та Південна Корея.

Незважаючи на їх відмінності, обидві протоки відіграють особливу роль у системі міжнародного морського права. Ормузька протока демонструє високу геополітичну напругу в своєму регіоні та правові протиріччя, тоді як Малаккська демонструє приклад співпраці між державами для підтримки стабільності й безпеки судноплавства. Їхні розбіжності ілюструють дві контрастні моделі інтеграції норм міжнародного права із реальними викликами у сфері безпеки й політики.

Провівши детальне порівняння цих двох проток в контексті сучасних умов, ми з'ясували, що все ж таки наразі доцільніше та безпечніше для проходу суден використовувати Малаккську протоку в силу того, що вона є більш стабільною завдяки міжнародним патрулям та активного її контролю прибережними державами.

7. Удосконалення механізмів співпраці між державами у сфері міжнародних проток має різносторонній характер, адже складається з таких елементів як правова гармонізація, технічна інтеграція, спільна мінімізація ризиків, участь приватного сектору та залучення суспільства. Лише поєднання цих аспектів може забезпечити дійсно ефективну систему управління стратегічними водними шляхами. Міжнародні протоки є не просто

географічними об'єктами, а ключовими вузлами торгівлі, економіки і навіть державної безпеки, що вимагають від країн спільної відповідальності, довіри та прагнення до миру. Модель Cooperative Mechanism у Малаккській протоці, а також пов'язані програми на кшталт MSP, «Eyes in the Sky» чи центр ReCAAP демонструють, що спільні патрулі, обмін інформацією та узгоджені дії здатні значно мінімізувати ризики піратства й інших навігаційних інцидентів. Важливим елементом такої співпраці є гармонізація національних законодавств із нормами UNCLOS і приклад Конвенції Монтре, яка вже майже століття забезпечує стабільність правового режиму Босфору й Дарданелл. Доповнюючи це, технологічні рішення та екологічні стандарти ІМО, разом із внеском науково-дослідних установ, формують сучасну комплексну систему морського управління, що дає змогу підтримувати безпечне, передбачуване й екологічне використання міжнародних проток.

8. Забезпечення безпеки проходження через протоки у XXI столітті стає не лише питанням суверенітету чи військової присутності, а серйозним викликом, що охоплює технологічну компетентність держав, рівень їхньої цифрової інфраструктури та здатність до ефективної міжнародної координації. Сучасні протоки перетворюються на високотехнологічні транспортні коридори, де ефективність і стабільність судноплавства безпосередньо залежать від того, наскільки оперативно держави можуть обмінюватися даними, реагувати на ризики та впроваджувати інновації. Вони перетворюються на зони стратегічного значення, де цифрові інновації стають ключовою умовою стабільності, безпеки та стійкості світової морської логістики. Швидкий розвиток систем VTS та AIS, поширення супутникового моніторингу, автономних платформ та аналітичних центрів створює різноманітну систему контролю, яка дозволяє не лише відстежувати прохід суден у режимі реального часу, а й передбачати небезпеки та ризики, виявляти аномалії та запобігати інцидентам. Штучний інтелект відіграє ключову роль у розпізнаванні незвичних маневрів, аналізі поведінки суден у найбільш проблемних зонах, тоді як Digital Twin і судна MASS відкривають нові

горизонти для руху суден та зниженні людського фактору. В цей же час цей прогрес робить протоки чутливими до кіберзагроз. Це, в свою чергу, потребує створення спеціальних центрів морської кібербезпеки, захищених платформ обміну даними та міжнародних стандартів реагування. Доповненням до систем безпеки стають сенсорні платформи, які забезпечують контроль стану морського середовища та прозорість дій держав у сфері екології. У своїй сукупності ці тенденції свідчать про формування новітнього режиму управління протоками, який поєднує технології та міжнародну співпрацю, забезпечуючи безпечний прохід суден у світовій морській системі.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Брильов О. Транзитний прохід через міжнародні протоки: загальні питання. *Український часопис міжнародного права*. 2025. №2. С. 13-19. URL: <https://www.academia.edu/128730447> (дата звернення: 15.11.2025).
2. Величко О., Ніколаєв С., Юськів Х. Огляд конфліктів між Іраном та Іраком. *Міжнародні відносини, суспільні комунікації та регіональні студії*. 2019. №2 (6). С. 98-107. URL: <https://www.researchgate.net/publication/343007237> (дата звернення: 14.11.2025).
3. Веремчук В. С. Роль міжнародних організацій у розробці правового регулювання інституту автономних суден. *Аналітично-порівняльне правознавство*. 2025. №1. С. 843-847. URL: <http://journal-app.uzhnu.edu.ua/article/view/324046> (дата звернення: 26.09.2025).
4. Всупереч неодноразовим протестам Києва, у територіальних водах України в Керченській протоці продовжують будувати міст. *DT.ua*. 2017. URL: [https://dt.ua/internal/azovske-озеро-kerchenskiy-mist-zakrivaye-ukrayinske-priazov-ya-254230\\_.html](https://dt.ua/internal/azovske-озеро-kerchenskiy-mist-zakrivaye-ukrayinske-priazov-ya-254230_.html) (дата звернення: 15.09.2025).
5. Грицишен Д., Шевчук А. Стамбульський канал у системі міжнародних відносин: комплексний аналіз геополітичних, економічних та екологічних викликів (2011-2025 рр.). *Acta de Historia & Politica: Saeculum XXI*. №10. 2025. С. 108-123. URL: <https://ahpsxxi.org/index.php/journal/article/view/153> (дата звернення: 25.10.2025).
6. Гроцій Г. Про свободу морів (Mare Liberum). Київ: Юніверс, 2010. 212 с.
7. Конвенція ООН з морського права 1982 року. Верховна Рада України. База даних "Законодавство України". Міжнародні документи. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/728-14#Text> (дата звернення: 08.09.2025).
8. Конвенція Монтре 1936 року. Верховна Рада України. База даних "Законодавство України". Міжнародні документи. URL:

[https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_228#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_228#Text) (дата звернення: 05.10.2025).

9. Корнійко Я. Р., Попов Р. Р. Вузькі місця найважливіших судноплавних торговельних шляхів світу в контексті міжнародної торгівлі. *Економічний вісник Дніпровської політехніки*. 2025. №2. С. 39-47. URL: <https://doi.org/10.33271/ebdut/90.041> (дата звернення: 01.11.2025).

10. Кузнецов С. О., Аверочкіна Т. В. Протоки, що використовуються для міжнародного судноплавства: деякі аспекти визначення правового статусу та режиму. *Lex Portus: юридичний науковий журнал*. 2017. № 4. С. 31–47.

11. Мажар Л. С. Чорноморські протоки Босфор і Дарданелли: міжнародні морські спори з приводу їх використання. *Актуальні проблеми міжнародних відносин*. 2011. №101 (1). С. 157-160. URL: <http://apir.iir.edu.ua/index.php/apmv/article/view/1875/1644> (дата звернення: 05.11.2025).

12. Панченко І. М. Конвенція Монтре як ключовий елемент безпеки Чорноморського регіону. *Transformation of the legal system and human rights protection under the influence of martial law: Scientific monograph*. Riga: Baltija Publishing, 2024. С. 189-211. URL: <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-462-7-8> (дата звернення: 10.11.2025).

13. Папян Т. М. Чорноморські протоки. Проблеми судноплавства. *Актуальні проблеми міжнародних відносин*. 2010. №90 (1). С. 148-150. URL: <https://share.google/Mfe5QyrNm9BKUi5wT> (дата звернення: 26.10.2025).

14. Сікора С. Ормузька протока: геополітичний цугцванг Ірану та його наслідки для Китаю. *Інтернет-видання “Фенікс слово”*. 2025. URL: <https://fenixslovo.com/2025/06/23/43218/> (дата звернення: 01.11.2025).

15. Смирнова С. А. Міжнародно-правове регулювання використання автономних суден в контексті безпеки мореплавства. *Maritime Security Of The Baltic-Black Sea Region: Challenges and Threats: International Scientific Conference*. 2021. Vol. 2. P. 117-121.

16. Шевчук А., Войтюк О. Чорноморські протоки як геополітичний вузол: трансформація статусу (1945-2024 pp.). *Acta de Historia & Politica*:

*Saeculum XXI*. 2024. №8. С. 15-30. URL: 10.26693/ahpsxxi2024.08.015 (дата звернення: 12.11.2025).

17. Явдоченко А. Г. Міжнародні протоки, річки та канали, що використовуються для міжнародного судноплавства. Полтава: ПУЕТ, 2020. С. 118-122.

18. Acer Y. Russia's Attack on Ukraine: The Montreux Convention and Türkiye. *International Law Studies*. 2023. Vol. 100. P. 286–310. URL: <https://digital-commons.usnwc.edu/ils/vol100/iss1/8> (дата звернення: 24.09.2025).

19. AI in Logistics. Potential Benefits and Applications: Oracle Hong Kong SAR, PRC. URL: <https://www.oracle.com/hk/scm/ai-in-logistics/> (дата звернення: 17.11.2025).

20. Alexandrowicz C. H. An Introduction to the History of the Law of Nations in the East Indies (16th, 17th and 18th Centuries). Oxford: Clarendon Press, 1967. 238 p.

21. Anderson M. S. The Eastern Question, 1774–1923: A Study in International Relations. London: Macmillan, 1966. 440 p.

22. Androjna A., Perkovič M., Pavic I., Mišković J. AIS Data Vulnerability Indicated by a Spoofing Case-Study. *Applied Sciences*. 2021. Vol. 11, No. 11, P. 5015. URL: <https://doi.org/10.3390/app11115015> (дата звернення: 07.11.2025).

23. Aptomar. A leading provider of maritime surveillance solutions, specialising in integrated surveillance, environmental monitoring, and maritime situational awareness. URL: <https://norbit.com/oceans/aptomar> (дата звернення: 18.11.2025).

24. Bateman S. Regime building in the Malacca and Singapore straits: Two steps forward, one step back. *The Economics of Peace and Security Journal*. 2009. Vol. 4, No. 2. P. 45-51. URL: <https://www.epsjournal.org.uk/index.php/EPSJ/article/view/101/95> (дата звернення: 07.11.2025).

25. Beckman R. International cooperation to enhance environmental

protection in the Straits of Malacca and Singapore: Developments and prospects. The 8th Science Council of Asia Conference. *Workshop: Security of Ocean in Asia (27–30 May 2008, Qingdao, China)*, 2008. P. 2-11.

26. Beckman R. The Establishment of a Cooperative Mechanism for the Straits of Malacca and Singapore under Article 43 of the United Nations Convention on the Law of the Sea. *The Future of Ocean Regime-Building*. 2009. С. 233-259.

27. Bernard L. The Cooperative Mechanism in the Straits of Malacca and Singapore. *Ocean Development & International Law*. 2013. Vol. 44, No. 3. P. 205–228. URL: <https://www.researchgate.net/publication/368420689> (дата звернення: 10.11.2025).

28. Bing Bing Jia. *The Regime of Straits in International Law*. Leiden: Sijthoff & Noordhoff, 1998. 326 p.

29. Bulgakov S. N., Martínez Zatarain A. The dynamics of elongated and strongly stratified straits. *Geofísica Internacional*. 37(4). 1998. URL: [https://www.researchgate.net/publication/26493619\\_The\\_dynamics\\_of\\_elongated\\_and\\_strongly\\_stratified\\_straits](https://www.researchgate.net/publication/26493619_The_dynamics_of_elongated_and_strongly_stratified_straits) (дата звернення: 12.11.2025).

30. Caminos H., Cogliati-Bantz V. P. *The Legal Regime of Straits: Contemporary Challenges and Solutions*. Cambridge: Cambridge University Press, 2014. 418 p.

31. Coito J. Maritime Autonomous Surface Ships: New Possibilities – and Challenges – in Ocean Law and Policy. *International Law Studies Series*. 2021. Vol. 97. P. 259–306. URL: <https://digital-commons.usnwc.edu/ils/vol97/iss1/19> (дата звернення: 20.10.2025).

32. Cordesman A. H. *Iran, Oil, and the Strait of Hormuz*. Washington, D.C.: Center for Strategic and International Studies (CSIS), 2007. P. 2-7. URL: <https://www.csis.org/analysis/iran-oil-and-strait-hormuz> (дата звернення: 22.10.2025).

33. Cordesman A. H. *The Iran-Iraq War and Western Security, 1984–87: Strategic Implications and Policy Options*. London: Routledge, 1994. 342 p.

34. Çelikpala M. *Turkey's Black Sea Predicament: Challenging or*

Accommodating Russia? *Journal of International Affairs*. 2016. Vol. 21, No. 2. P. 72-92. URL: <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/549667> (дата звернення: 18.10.2025).

35. Crawford J. Brownlie's Principles of Public International Law. 9th ed. New York: Oxford University Press, 2019. 888 p.

36. Cundick R. P. International Straits: The Right of Access. *Georgia Journal of International and Comparative Law*. 1975. Vol. 5. P. 399–430. URL: <https://digitalcommons.law.uga.edu/gjicl/vol5/iss1/6> (дата звернення: 10.10.2025).

37. Estimated Time of Arrival Calculator for Ships. Sinay Hub. URL: <https://sinay.ai/en/sinay-hub/eta-module/> (дата звернення: 17.11.2025).

38. European Commission. Copernicus Marine Environment Monitoring Service (CMEMS): Annual Report 2022. Brussels: EC Publications, 2023. URL: <https://aquaculture.ec.europa.eu/knowledge-base/guidelines/copernicus-marine-environment-monitoring-service-cmems> (дата звернення: 15.11.2025).

39. Fernández-Armesto F. Before Columbus: Exploration and Colonisation from the Mediterranean to the Atlantic, 1229–1492. London: Macmillan, 1982. 256 p.

40. Fernández-Molina I. Moroccan Foreign Policy under Mohammed VI, 1999–2014. London: Routledge, 2016. 224 p.

41. Galvín M. A. The Control of Maritime Traffic in the Strait of Gibraltar. *Spanish Yearbook of International Law*. 2013. Vol. 18. P. 299–308. URL: <https://www.sybil.es/sybil/article/view/1513> (дата звернення: 12.10.2025).

42. Hurewitz J. C. The Middle East and North Africa in World Politics: A Documentary Record. New Haven: Yale University Press, 1975. 368 p.

43. IGreenPort. A Data Spaces to monitor seawater quality in Smart Ports. URL: <https://www.fiware.org/2023/02/01/igreenport-a-data-spaces-to-monitor-seawater-quality-in-smart-ports> (дата звернення: 17.11.2025).

44. International Maritime Organization (IMO). Resolution A.375(X)/A.378(X): Routeing System and Traffic Separation Schemes for the Straits of

Malacca and Singapore. London: IMO, 1977. URL: [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.375\(10\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.375(10).pdf) (дата звернення: 12.11.2025).

45. International Maritime Organization (IMO). Guidelines on Maritime Cyber Risk Management (MSC-FAL.1/Circ.3, rev. 3). London: IMO, 2021. URL: <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/MSC-FAL.1-Circ.3-Rev.3.pdf> (дата звернення: 13.11.2025).

46. International Maritime Organization (IMO). Maritime Autonomous Surface Ships (MASS) Regulatory Scoping Exercise. London: IMO, 2021. URL: <https://www.unescap.org/sites/default/d8files/event-documents/12Chong-JuChae.pdf> (дата звернення: 16.11.2025).

47. International Maritime Organization (IMO). Secretary-General's speech at the ReCAAP ISC Piracy and Sea Robbery Conference. London: IMO, 2022. URL: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/SecretaryGeneral/Pages/ReCAAP-ISC-Piracy-and-Sea-Robbery-Conference-2022.aspx> (дата звернення: 16.11.2025).

48. Kraska J., Pedrozo R. International Maritime Security Law. Leiden/Boston: Martinus Nijhof, 2013. 939 p.

49. Kyle K. Suez: Britain's End of Empire in the Middle East. London: I.B. Tauris, 2011. 432 p.

50. LaFeber W. The Panama Canal: The Crisis in Historical Perspective. New York: Oxford University Press, 1978. 412 p.

51. Leifer M. International Straits of the World: Malacca, Singapore and Indonesia. Leiden: Sijthoff, 1978. 280 p.

52. Marine Data Hub. The Shipping Industry's Data Exchange. URL: <https://www.marinedatahub.org> (дата звернення: 17.11.2025).

53. Maritime Cybersecurity Centre of Excellence. For a safer maritime environment in a highly technological and interconnected World. URL: <https://www.cysec.center> (дата звернення: 18.11.2025).

54. Maritime Traffic Regulations for the Turkish Straits and the Marmara

Region. 1 July 1994. URL:  
[https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TUR\\_1994\\_Regulations.pdf](https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TUR_1994_Regulations.pdf) (дата звернення: 18.11.2025).

55. Matthews A. D. Indonesian Maritime Security Cooperation in the Malacca Strait: Thesis. Monterey: Naval Postgraduate School, 2015. 184 p.

56. MINDEF Singapore. Fact Sheet: The Malacca Straits Patrol (MSP) - Eyes-in-the-Sky. 21 April 2016. Ministry of Defence Singapore. URL:  
<https://www.mindef.gov.sg/news-and-events/latest-releases/2016apr21-news-releases-00134> (дата звернення: 10.11.2025).

57. Oran B. Turkish Foreign Policy, 1919–2006: Facts and Analyses with Documents. Salt Lake City: University of Utah Press, 2001. 896 p.

58. Pitakdumrongkit K. Geoeconomic Crossroads: The Strait of Malacca's Impact on Regional Trade. Seattle: National Bureau of Asian Research (NBR), 2023. URL: <https://www.nbr.org/publication/geoeconomic-crossroads-the-strait-of-malaccas-impact-on-regional-trade> (дата звернення: 10.11.2025).

59. Poonnawatt K. Multilateral Cooperation Against Maritime Piracy in the Malacca Straits. *Marine Policy*. 2023. Vol. 152. P. 1-18. URL:  
<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0308597X23001550> (дата звернення: 30.10.2025).

60. Rahman N. A. Multilateralism in the Straits of Malacca and Singapore. *Marine Policy*. 2014. Vol. 47. P. 75–84. URL:  
<https://ideas.repec.org/a/eee/marpol/v44y2014icp232-238.html> (дата звернення: 30.10.2025).

61. ReCAAP Information Sharing Centre (ReCAAP ISC). ReCAAP ISC Annual Report 2023. Singapore: ReCAAP ISC, 2023. 96 p.

62. Rodrigue J. P. Straits, Passages and Chokepoints: A Maritime Geostrategy of Petroleum Distribution. *Cahiers de Géographie du Québec*. 2004. Vol. 48 (135). P. 357-374. URL:  
<https://www.researchgate.net/publication/241136605> (дата звернення: 15.11.2025).

63. Rusli M. H. M. A Historical Overview of the Legal Status of Straits Used for International Navigation. *AALCO Journal of International Law*. 2012. 1(1). P. 103–131. URL: [https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=2384416](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2384416) (дата звернення: 14.09.2025).
64. Shaw M. N. *International Law*. 6th ed. Cambridge: Cambridge University Press, 2008. 1542 p.
65. Shaw S. J. *History of the Ottoman Empire and Modern Turkey*. Vol. 2: Reform, Revolution, and Republic: The Rise of Modern Turkey, 1808–1975. Cambridge: Cambridge University Press, 1976. 548 p.
66. The Power of Digital Twin Technology in Maritime Operations. *Maritime Trainer*, 11 March 2024. URL: <https://www.maritimetrainer.com/article/digital-twin-maritime-operations> (дата звернення: 17.11.2025).
67. The Role of Artificial Intelligence (AI) in Maritime Safety- Nautilus Shipping. URL: <https://www.nautilusshipping.com/news-and-insights/the-role-of-artificial-intelligence-ai-in-maritime-safety-3> (дата звернення: 17.11.2025).
68. Tulun T. E. *The Montreux Convention: A Regional And Global Safety Valve*. Ankara: Center for Eurasian Studies (AVİM), 2020. № 17. 241 p.
69. U.S. Energy Information Administration. The Strait of Hormuz is the World's Most Important Oil Transit Chokepoint. 20 June 2021. URL: <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=4430> (дата звернення: 01.10.2025).
70. Özersay K. *Montreux Boğazlar Sözleşmesi. Türk Dış Politikası, Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar*. Cilt I. İstanbul: İletişim Yayınları, 2001. С. 370–384.