



**Кузнецов С. О.,**  
к. ю. н., доцент,  
професор кафедри морського  
та митного права  
Національного університету  
«Одеська юридична академія»  
(м. Одеса, Україна)



**Аверочкина Т. В.,**  
к. ю. н., с. н. с., доцент, завідувач  
лабораторії кафедри морського  
та митного права  
Національного університету  
«Одеська юридична академія»  
(м. Одеса, Україна)

УДК 341.1/8

## **ПРОТОКИ, ЩО ВИКОРИСТОВУЮТЬСЯ ДЛЯ МІЖНАРОДНОГО СУДНОПЛАВСТВА: ДЕЯКІ АСПЕКТИ ВИЗНАЧЕННЯ ПРАВОВОГО СТАТУСУ ТА РЕЖИМУ**

У статті висвітлюються основні вироблені наукою та правозастосовною практикою підходи до визначення критеріїв віднесення проток до категорії таких, що використовуються для міжнародного судноплавства. Визначено, які з цих критеріїв є найбільш прийнятними. Надано пропозиції щодо вирішення ситуації, яка склалася навколо спорудження мосту над Керченською протокою, а також визначення правового статусу Керченської протоки і режиму судноплавства нею.

**Ключові слова:** протоки, режим судноплавства, Керченська протока, міст, свобода судноплавства, мирний прохід.

*Sergiy Kuznetsov, Tetiana Averochkina. Straits Used for International Navigation: Some Aspects of Determining the Legal Status and Regime. – Article.*

The article highlights the main approaches developed by science and law enforcement to define the criteria for the categorization of the straits as being used for international navigation. The most appropriate ones are determined. Proposals have been made to resolve the situation surrounding the construction of the bridge over the Kerch Strait, as well as to determine the legal status of the Kerch Strait and the regime of navigation therein.

**Keywords:** straits, navigation regime, Kerch Strait, bridge, freedom of navigation, innocent passage.

*Кузнецов С. А., Аверочкина Т. В. Проливы, используемые для международного судоходства: некоторые аспекты определения правового статуса и режима. – Статья.*

В статье освещаются основные выработанные наукой и правоприменительной практикой подходы к определению критериев отнесения проливов к категории используемых для международного судоходства. Определены наиболее приемлемые из них. Даны предложения по разрешению ситуации, сложившейся вокруг строительства моста над Керченским проливом, а также определения правового статуса Керченского пролива и режима судоходства в нем.

**Ключевые слова:** проливы, режим судоходства, Керченский пролив, мост, свобода судоходства, мирный проход.

Будучи природними комунікаціями, протоки з давніх давен відіграють важливу роль у формуванні системи морських транспортних шляхів, оскільки свобода судноплавства сама собою навряд чи представляла б велику цінність, якби обмежувалася межами лише одного водного басейну. Шляхи, що проходять морськими протоками, утворюють у сукупності єдину всесвітню систему морських коридорів. У всі часи державами велася боротьба, з однієї сторони, за право встановлення контролю над морськими протоками, з іншої – за право вільного використання їх у якості морських шляхів, оскільки одні протоки являють собою єдиний доступ до океанських просторів, а інші є найбільш зручними для таких цілей [1, с. 201].

Сьогодні, як і в давні часи, протоки, що використовуються для міжнародного судноплавства, є невід'ємною частиною світових транспортних комунікацій з різномірним правовим режимом, що визначається загальноновизнаними принципами і нормами міжнародного права, універсальними або такими, що стосуються окремих міжнародних проток, міжнародними договорами, законодавством держав, що межують з протоками. Вони відіграють найважливішу роль в забезпеченні

політичних, економічних і воєнно-стратегічних інтересів держав усього світу. Закріплення права усіх держав на вільне користування ними з метою морської та повітряної навігації має велике значення для розвитку економіки і забезпечення безпеки багатьох країн світу. Через Малаккську, Сінгапурську, Гібралтарську протоки щорічно здійснюють плавання близько 70 тис. суден під прапорами майже всіх країн світу. Кількість суден, що прямують через Ла-Манш і Па-де-Кале, перевищує 400 тис. на рік, тобто більше 1 тис. щодня. Свобода судноплавства через найважливіші міжнародні протоки – Гібралтарську, Малаккську, Ла-Манш, Чорноморські, Балтійські – забезпечується сьогодні як нормами спеціальних, присвячених окремим протокам, міжнародних угод, так і нормами Конвенції ООН з морського права 1982 р. [2] (далі – *UNCLOS*'82). А встановлення режиму їх використання, зокрема з метою судноплавства, – є спільною справою всіх зацікавлених держав або предметом регулювання внутрішнього законодавства припротокових країн, але, у більшості випадків, обов'язково з урахуванням інтересів найбільших користувачів.

Функція міжнародних проток як вузлових пунктів світової системи транспортних комунікацій, їх економічне і військово-стратегічне значення визначили необхідність міжнародно-правового регулювання їх використання з урахуванням інтересів усіх держав. За сучасної інтенсифікації сполучень через міжнародні протоки, кількісних і якісних змін у сфері морського транспорту правовий режим проток повинен надійно забезпечувати безперешкодний і безпечний прохід суден всіх прапорів і одночасно захищати інтереси припротокових держав [3].

Неможливо не відзначити і важливість проток для ефективного та безпечного функціонування цивільної авіації. Над протоками прокладені численні міжнародні повітряні траси, що мають важливе значення для міжнародних повітряних сполучень між державами. Більше того, можливість прольоту над міжнародними протоками для багатьох країн світу є істотною умовою забезпечення їх безпеки. Важко переоцінити значення морських проток також і для нашої держави, оскільки Чорноморські протоки є для України єдиним природним доступом до просторів Середземного моря та поєднаного з ним Атлантичного океану, а тривала невирішеність проблем, пов'язаних із Керченською протокою, сьогодні набула особливої «гостроти» через побудову мосту, що обмежив можливість потрапляння до азовських портів суден, які перевищують встановлені характеристики (33 м над

рівнем моря, довжиною до 160 м, шириною 31 м, осадкою 8 м) [4; 5]. І це при тому, що середні габарити суден, які обробляються в українських морських портах Азовського регіону, такі: довжина – 175 м, ширина – 27 м, осадка – 9,6 м [6]. Крім того, до Маріупольського порту часто заходили судна типу *panamax* із наступними габаритами: довжина – 225 м, ширина – 32,5 м, максимальна осадка – 14 м, висота від кіля до клотика – 47,5 м [5].

Питання судноплавства в протоках, що використовуються для міжнародного судноплавства [або, як їх ще називають, «міжнародних протоках», хоча, відповідно до термінології *UNCLOS'82*, це не є цілком вірним, адже її Частина III має назву «Протоки, що використовуються для міжнародного судноплавства»] знайшли відображення в доктрині міжнародного права, в рішеннях Міжнародного суду ООН, закріплені в Конвенції про територіальне море та прилеглу зону 1958 р. [7], *UNCLOS'82*, Конвенції Монтре 1936 р. [8], резолюціях Міжнародної морської організації (*International Maritime Organization, IMO*), низці інших міжнародно-правових актів, а також нормах законодавства держав, що межують з протоками. Однак проблеми, пов'язані із забезпеченням свободи судноплавства в міжнародних протоках, не тільки не вичерпали себе, а й продовжують залишатися актуальними, є предметом для дискусій на міжнародному рівні, у т. ч. в доктрині як міжнародного, так і національного права.

Зрозуміло, найбільш важливим питанням, що наче «червоною ниткою» пронизує всі угоди та національні законодавства у сфері використання людиною морських просторів, є безпека судноплавства. Значна інтенсифікація судноплавства, використання суден-супертанкерів, перевезення небезпечних вантажів вимагає особливої уваги світової спільноти до охорони від забруднення морського середовища і забезпечення безпеки прибережних держав. Є проблемою також факт відсутності в *UNCLOS'82* визначення поняття «протоки, що використовуються для міжнародного судноплавства» і, що ще більш важливо, – характеристик, яким має відповідати протока для набуття статусу використовуваної для міжнародного судноплавства. Відсутній також і офіційний перелік таких проток. Саме тому з часом отримали розвиток концепції «корисності» і «потенційного використання» проток. Мають місце і дискусії щодо правового статусу деяких проток, правового регулювання судноплавства у них. Однак найголовнішою проблемою, від вирішення якої сьогодні залежить економічне благо-

получчя і політична стабільність в морських просторах – це забезпечення виконання норм міжнародного права про свободу судноплавства в міжнародних протоках. Ця проблема є дуже актуальною та її вирішення пов'язане з пошуком не лише правових, а й політичних засобів вирішення.

Сучасні тенденції обмеження свободи судноплавства, у т. ч. в протоках, що використовуються для міжнародного судноплавства, викликають необхідність вивчення практики застосування положень Частини III *UNCLOS*'82, спеціальних конвенцій та угод, що регулюють судноплавство в міжнародних протоках, а також норм законодавства припротокових держав. Крім того, питання про порядок користування ними є частиною складної політичної проблеми забезпечення свободи відкритого моря і, в кінцевому рахунку – міжнародної безпеки та плідного співробітництва держав. Воно належить до питань, теоретична розробка яких має безпосереднє практичне значення. Тому наявність таких проблем у міжнародних відносинах і необхідність їх вирішення зайвий раз підтверджують актуальність порушеного питання.

У правовій доктрині довгий час зберігалися значні розбіжності щодо юридичного змісту поняття «протока, що використовується для міжнародного судноплавства». Пропоновані теоретиками визначення та офіційні концепції відображали різні, часом протилежні інтереси та цілі окремих держав не лише у використанні проток, але у морській діяльності взагалі. Численні визначення можуть бути зведені до декількох характерних формулювань. Так, Е. Брюель визначив протоку як «звуження моря до певної обмеженої ширини між районами суші, що з'єднує два моря, які інакше були б розділені в цьому місці сухопутною територією». Вирішальною ознакою Брюель вважав значення морехідного шляху, що проходить через протоку, не ставлячи її юридичну кваліфікацію в залежність від ширини територіального моря і наявності або відсутності суцільної смуги вод відкритого моря. З іншої точки зору виходив Р. Бакстер, який, будучи прихильником концепції 3-мильної межі ширини територіальних вод, на перший план висував юридичну категорію водних просторів: «Протока в юридичному відношенні є географічною протокою, в якій територіальне море прибережної держави або держав є таким, що не залишається відкритого моря, достатнього для судноплавства через цей водний шлях». Дж. Кампос висловлював думку про дорівнення режиму проток до

режиму територіального моря [9, с. 13]. У найбільш загальному сенсі, міжнародними є протоки, які внаслідок свого географічного розташування пов'язують міжнародні навігаційні шляхи і тому традиційно безперешкодно використовуються усіма державами світу на основі рівності прапорів [10, с. 89]. У 2012 р. в дисертації О. І. Остапенко «Правовий статус та режим проток, використовуваних для міжнародного судноплавства» [3] було надано наступні визначення:

– протоки, використовувані для міжнародного судноплавства – це протоки, що є світовими водними шляхами, єдино можливими або економічно виправданими найкоротшими шляхами, відкритими на недискримінаційній основі для безперешкодного проходу всіх суден, що з'єднують частини відкритого моря (виключної економічної зони) або відкрите море (виключну економічну зону) з територіальним морем, безпечними в навігаційному відношенні і які протягом тривалого історичного періоду використовуються для міжнародного судноплавства, а плавання в них підтверджується звичаєво-правовою практикою, міжнародним порядком;

– національні протоки (протоки, які не використовуються для міжнародного судноплавства) – протоки, розташовані в межах території однієї держави, з національним режимом судноплавства, що лежать поза шляхів міжнародного судноплавства і не є єдино можливими шляхами для мореплавства, щодо яких відсутня історично сформована загальна практика їх використання в якості шляхів міжнародного судноплавства, а окреме плавання ними іноземних суден може здійснюватися відповідно до вираженої згоди держави, що межує з протокою.

У правничій науці здійснювалися численні спроби встановити відмітні ознаки проток, що використовуються для міжнародного судноплавства, і провести їх класифікацію. Одні автори дотримувалися думки, що міжнародними є ті протоки, які пов'язують відкриті моря; при цьому до самостійної групи виокремлювалися протоки, режим яких уже було врегульовано відповідними спеціальними угодами. Інші вважали, що основним критерієм для віднесення тієї чи іншої протоки до категорії міжнародних є її важливість для міжнародного судноплавства, яку можна визначити з урахуванням інтенсивності руху суден через протоку, кількості держав-користувачів цими протоками тощо [11, с. 49].

У багатьох випадках особливо підкреслювалося, що для проток, що використовуються для міжнародного судноплавства, і з'єднують

відкриті моря та слугують для міжнародного судноплавства, не має жодного значення їх перекриття територіальним морем одного або декількох припротокових держав. Пропонувалися й інші критерії для визначення проток, що використовуються для міжнародного судноплавства. Так, висловлювалися міркування про необхідність врахування критерію ширини проток, що поєднують відкриті моря. Якщо протока перекривається територіальним морем припротокових держав, то прохід іноземних суден через таку протоку повинен регулюватися на основі принципу мирного проходу відповідно до режиму територіального моря.

Також висловлювалися думки про віднесення до категорії проток, що використовуються для міжнародного судноплавства, тих з них, що поєднують відкриті моря або дві частини відкритого моря і протягом тривалого історичного періоду слугують світовими водними шляхами, задіяними у міжнародному судноплавстві на основі принципу свободи судноплавства, причому незалежно від ширини проток [12, с. 48].

Важливе значення для уточнення характеристики проток, що використовуються для міжнародного судноплавства, мало рішення Міжнародного суду ООН у справі про англійсько-албанський інцидент в протоці Корфу 1949 року [13]. На відміну від мирного проходу військових кораблів через територіальне море, щодо якого в міжнародному праві не існувало будь-якого загальноновизнаного правила (прибережна держава мала право або взагалі заборонити прохід іноземних військових кораблів через своє територіальне море, або поставити його під умову попереднього дозволу або повідомлення, або надати вільний прохід), в тому, що стосується їх проходу через міжнародні протоки, Суд констатував: «Загальноновизнано і відповідає міжнародному порядку те, що держави мають в мирний час право проводити свої військові кораблі через протоки, що використовуються для міжнародного судноплавства, розташовані між двома частинами відкритого моря, без попереднього дозволу прибережної держави, за умови, що такий прохід є мирним. Якщо інше не передбачено в міжнародному договорі, прибережна держава не має права заборонити такий прохід через протоки в мирний час» [14, с. 24]. При цьому в рішенні Суду жодного разу стосовно проходу через протоки, що використовуються для міжнародного судноплавства, було використано термін «*innocent passage*» – «мирний прохід», яким позначається прохід всіх суден через територіальне море. Таким чином, Міжнародний

суд висловився, по суті, на користь наявності в міжнародному праві звичаєвої норми про свободу проходу всіх суден через міжнародні протоки. Одночасно були встановлені основні критерії для віднесення тієї або іншої протоки до категорії міжнародних. Відповідно до авторитетної думки Суду, вирішальним критерієм для правової кваліфікації протоки в якості міжнародної є її «географічне положення, внаслідок якого вона з'єднує дві частини відкритого моря, і той факт, що вона служить для міжнародного судноплавства». Ці два пов'язаних між собою критерії – з'єднання протокою однієї частини відкритого моря з іншою (критерій розташування) і використання протоки для міжнародного судноплавства (функціональний критерій) характерні для великої групи проток, що є світовими водними шляхами, через які відповідно до сформованої загальної практики та міжнародного звичаю завжди здійснювався вільний прохід морських суден всіх прапорів (Ла-Манш, Малаккська, Сінгапурська, Баб-ель-Мандебська, Ормузька тощо) [10, с. 92].

Тому в основу виділення поняття «протоки, що використовуються для міжнародного судноплавства», покладені два взаємопов'язаних критерії: географічне положення протоки та її значення для міжнародного судноплавства. Також, одним з найбільш стабільних показників значення тієї чи іншої протоки для міжнародного судноплавства є практика міжнародного судноплавства, проте і вона не є постійною, оскільки ті чи інші процеси, що відбуваються в світі, чинять на неї значний вплив [11, с. 61]. Так, операція «Буря в пустелі», що проводилася США в Південно-Західній Азії в 1990 р., і встановлення з їх боку контролю над Суецьким каналом, фактично привели до перерозподілу потоку суден у сторону його збільшення через протоку Гібралтар.

Вперше правового закріплення загальна норма про прохід міжнародною протокою була закріплена у Конвенції про територіальне море та прилеглу зону 1958 р.: «Не допускається призупинення мирного проходу іноземних суден через протоки, які, поєднуючи одну частину відкритого моря з іншою частиною відкритого моря або з територіальним морем іноземної держави, слугують для цілей міжнародного судноплавства» (ч. 4 ст. 16). Згодом у *UNCLOS*'82 було закріплено набагато більше норм про міжнародні протоки, режим їх використання, проте і цій Конвенції не вдалося «зняти» всіх проблемних питань використання проток та забезпечення в них свободи судноплавства. Значною вадою *UNCLOS*'82 є відсутність чітких критеріїв

«міжнародності», «використовуваності для міжнародного судноплавства» таких проток, що нерідко стає причиною спорів між державами стосовно визнання чи невизнання проток такими.

На нашу думку, кваліфікувати протоку, що використовується для міжнародного судноплавства, повинні саме два компоненти: географічний і функціональний. Важливість географічної складової, як вбачається, не вимагає додаткових коментарів, оскільки вона і визначає конкретну географічну область як протоку. Статус міжнародної протоці надає саме функціональний компонент, який визначає її важливість і значущість для міжнародного судноплавства. При цьому складена судноплавна практика сама собою не має визначального значення, оскільки багато з проток є єдиними проходами, що з'єднують морські простори, і збереження права безперешкодного проходу суден у протоках, у першу чергу, реалізує принцип свободи відкритого моря.

М. Л. Лопатін до поняття проток, що використовуються для міжнародного судноплавства, включає три компоненти: географічний, функціональний та юридичний, на основі чого здійснює класифікацію проток. Але при класифікації проток за окремими категоріями в рамках загального поняття зазначені критерії не можуть бути взяті за її основу. Географічні характеристики проток, навігаційні та гідрографічні умови в них, національна практика щодо розмежування морських територій, інтенсивність судноплавства та інші подібні ознаки настільки різноманітні та індивідуальні в кожному окремому випадку, що єдина класифікація за ними є дуже складною. Наприклад, інтенсивність судноплавства може бути приблизно рівною в несхожих за географічними характеристиками протоках і несумісною в протоках однакового географічного типу. Неможливо вивести певну залежність інтенсивності та обсягів перевезень від юридичного характеру водної території проток. Очевидно, що за такого методу класифікації втрачається її зв'язок з міжнародно-правовою характеристикою режиму проток [9, 35].

Як визначив О. М. Шемякін, складність класифікації проток, використовуваних для міжнародного судноплавства, полягає в проблемі вибору критерію класифікації. Так, за застосовними до проток міжнародними нормативними актами, їх можна розподілити на дві групи: протоки, правовий режим яких регламентується існуючими міжнародними конвенціями, які спеціально стосуються цих проток; протоки,

правовий режим яких регламентується положеннями *UNCLOS*'82. За умови застосовності до проток положень *UNCLOS*'82: протоки, правовий режим яких регламентується положеннями Частини III *UNCLOS*'82, протоки, правовий режим яких регламентується положеннями інших відповідних частин *UNCLOS*'82, включаючи положення, що стосуються свобод судноплавства і польоту. За правовими категоріями використовуваних для міжнародного судноплавства водних просторів, що з'єднуються протокою: протоки між однією частиною відкритого моря або виключної економічної зони та іншою частиною відкритого моря або виключної економічної зони; протоки між однією частиною відкритого моря або виключної економічної зони і територіальним морем іншої держави [1, с. 205].

В основу класифікації можуть бути покладені й інші критерії. Наприклад, С. В. Молодцов всі протоки, що використовуються для міжнародного судноплавства, з точки зору особливостей їх правового режиму, об'єднує у чотири великі групи. Причому для кожної групи обирає різні критерії. До першої і найчисленнішої з них належать дві підгрупи проток, використовуваних для міжнародного судноплавства, об'єднаних загальною ознакою, якою є право транзитного проходу іноземних суден в цих протоках. До першої підгрупи таких проток належать протоки, що з'єднують частини відкритого моря або виключної економічної зони (Гібралтарська і Малаккська протоки). До другої підгрупи належать протоки, що мають суцільну лінію вод відкритого моря, в якій, проте, навігаційні та гідрографічні умови є менш зручними, ніж в зонах територіального моря, розташованих в цих протоках (Па-де-Кале).

Другу групу проток, використовуваних для міжнародного судноплавства, складають протоки, ширина яких перевищує подвійну ширину територіального моря і в межах яких у відкритому морі або виключній економічній зоні існує настільки ж зручний, з точки зору навігаційних і гідрографічних умов, шлях, як і в прилеглому територіальному морі.

Третя група проток об'єднана за ознакою права мирного проходу, яким користуються в цих протоках іноземні суда, і складається з двох підгруп. Перша з них включає протоки, розташовані між континентальною частиною держави і островом, що є територією цієї держави, якщо в сторону моря від цього острова є такий само зручний, з точки зору навігаційних і гідрографічних умов, шлях у відкритому морі або

у виключній економічній зоні (Мессинська протока, розташована між континентальною територією Італії і островом Сицилія). Друга підгрупа цих проток з'єднує відкрите море або виключну економічну зону з територіальним морем неприбережних з цією протокою держав (Тіранська протока), Четверта група проток, використовуваних для міжнародного судноплавства, об'єднує протоки, правовий режим яких регламентується в цілому або частково давно існуючими та діючими міжнародними конвенціями, що спеціально стосуються таких проток (Чорноморські та Балтійські протоки) [11, с. 73].

Згідно з *UNCLOS*'82, режим проходу через протоки, що використовуються для міжнародного судноплавства, який встановлюється у окремі частині III Конвенції, не зачіпає в інших відношеннях ні правового статусу вод, що утворюють такі протоки, ні здійснення державами, межуючими з протоками, їхнього суверенітету або юрисдикції над такими водами, повітряним простором над ними, їхніми дном і надрами. Суверенітет або юрисдикція держав, межуючих з протоками, здійснюється з дотриманням цієї частини Конвенції та інших норм міжнародного права.

Відповідно до ст. 35 *UNCLOS*'82, ніщо у її частині III не зачіпає: а) будь-яких районів внутрішніх вод у межах протоки, за винятком випадків, коли встановлення прямої вихідної лінії згідно з методом, передбаченим у статті 7, приводить до включення до внутрішніх вод районів, які до того не розглядалися як такі; б) правового статусу вод за межами територіального моря держав, межуючих із протоками, таких, як виключні економічні зони або відкрите море; або в) правового режиму проток, прохід в яких регулюється в цілому або частково давно існуючими міжнародними конвенціями та які є чинними і стосуються спеціально таких проток.

*UNCLOS*'82 містить норми, що стосуються транзитного [розділ 2 частини III; застосовується до проток, які використовуються для міжнародного судноплавства між однією частиною відкритого моря або виключної економічної зони та іншою частиною відкритого моря або виключної економічної зони] та мирного проходів [розділ 3 частини III; застосовується у протоках, які використовуються для міжнародного судноплавства: а) яких виключено із сфери застосування режиму транзитного проходу; або б) між частиною відкритого моря або виключної економічної зони і територіальним морем іншої держави] протоками, які використовуються для міжнародного судноплавства.

Інші протоки виключаються зі сфери дії *UNCLOS*'82 через наявність спеціально присвячених міждержавних угод чи інших домовленостей щодо їх використання.

Крім згаданого інциденту в протоці Корфу, спірні ситуації виникали й щодо інших протоків: Великий Бельт (Фінляндія проти Данії) [15; 16], Джохор (Малайзія проти Сінгапура) [17], що були передані для вирішення до міжнародних інституцій, але в остаточному підсумку врегульовані на двосторонній основі зацікавленими державами. Кризовою є також ситуація, що склалася навколо спорудження РФ мосту над Керченською протокою, який обмежив за технологічними особливостями можливість потрапляння суден до азовських портів. Необхідно пригадати, що Азовське море та Керченська протока, відповідно до ст. 1 Договору між Україною та Російською Федерацією про співробітництво у використанні Азовського моря і Керченської протоки від 24.12.2003 р. [18] (далі – Договір), історично є внутрішніми водами України і РФ; Азовське море розмежується лінією державного кордону відповідно до угоди між Сторонами; врегулювання питань, що відносяться до акваторії Керченської протоки, здійснюється за угодою між Сторонами.

Існує думка, що поширення режиму внутрішніх вод на акваторію Керченської протоки було офіційно здійснено лише після проведення прямої вихідної лінії, а відповідно до ст. 8 та 35 «а» *UNCLOS*'82 у таких районах внутрішніх вод, які набувають такого статусу завдяки встановленню прямої вихідної лінії, застосовується право мирного проходу [19, с. 243] (тобто правила цієї Частини *UNCLOS*'82 вірогідно можуть застосовуватися). Проте ґрунтуватися на такій думці можливо лише за наявності офіційних підтверджень проведення прямої вихідної лінії. За наявними даними, Україною у районі Керченської протоки прямих вихідних ліній не проводилося [20], адже проведення прямих вихідних ліній необхідно для відліку територіального моря (та інших морських просторів), яких у Керченській протоці та Азовському морі немає, оскільки вони є внутрішніми водами, отже положення ст. 8 та 35 «а» не застосовуються та режим судноплавства визначається на розсуд прибережних держав.

Відповідно до ст. 37 *UNCLOS*'82, норми розділу 2 Частини III «Протоки, що використовуються для міжнародного судноплавства» стосуються транзитного проходу лише протоками, які використовуються для міжнародного судноплавства між однією частиною від-

критого моря або виключної економічної зони та іншою частиною відкритого моря або виключної економічної зони. Азовське море та Керченська протока, відповідно до ст. 1 Договору історично є внутрішніми водами України і Російської Федерації. Отже, вони не є частиною відкритого моря або виключної економічної зони, такими також не є води Чорного моря, які прилягають до протоки (на цій ділянці – це територіальні моря двох держав – України (якщо не визнавати Крим територією РФ) та РФ, або однієї держави – РФ (у протилежному випадку)). Таким чином, правила транзитного проходу, як його визначено у *UNCLOS*'82, до цієї протоки не застосовуються.

Що ж стосується мирного проходу, то ст. 45 розділу 3 Частини III *UNCLOS*'82 визначає, що режим мирного проходу застосовується у протоках, які використовуються для міжнародного судноплавства, що виключені із сфери застосування режиму транзитного проходу або розташовуються між частиною відкритого моря або виключної економічної зони і територіальним морем іншої держави. Таким чином, якщо Керченська протока виключається зі сфери застосування режиму транзитного проходу (друга ознака – розташування між частиною відкритого моря або виключної економічної зони і територіальним морем іншої держави – щодо цієї протоки відсутня), то в ній має бути забезпечений мирний прохід відповідно до розділу 3 Частини II *UNCLOS*'82, але для цього вона має бути визнана міжнародною (використовуваною для міжнародного судноплавства).

На користь міжнародного статусу Керченської протоки свідчать наступні факти: 1) суда, слідуючи цією протокою, йдуть до портів двох держав: України та РФ; 2) ці суда йдуть під прапорами різних держав [5]. Крім того, необхідно враховувати інтенсивність судноплавства [21, р. 44] для цього регіону.

Варто також зазначити про те, що судноплавство у Керченській протоці відбувається Керч-Снікальським каналом, який фактично є поглибленням цієї протоки і єдиним судноплавним шляхом у ній. Керч-Снікальський морський судноплавний канал прокладений у Керченській протоці у XIX ст. Останній раз його реконструкція проводилася в 1968-1969 роках [22] з розширенням до 120 м і поглибленням до 9-9,75 м з запасом глибин, збільшено радіус заокруглення поворотів, кути поворотів в плані набули форми трапеції. У 1970 р. оголошена прохідна осадка Керч-Снікальським каналом 8 м, яка давала можливість проходити каналом найбільшим у той час морським судам

серії «Запоріжжя» [23]. За умови довантаження у Чорноморських портах Керч-Єнікальським каналом можуть проходити суда і з більшою осадкою.

У *UNCLOS'82* відсутні норми, присвячені регулюванню судноплавства морськими каналами. Стосовно найбільших з них прийнято спеціальні міжнародні угоди: щодо Суецького каналу – Константинопольську конвенцію про забезпечення вільного плавання Суецьким каналом 1888 р. [24], щодо Кільського діють окремі норми Версальського мирного договору 1919 р. [25]. В цих міжнародних угодах закріплено головний принцип судноплавства каналами – свободу проходження для суден усіх держав. При цьому, значення каналів як вузлових точок світової системи морських комунікацій обумовлює постійну актуальність проблеми їхнього правового режиму [26, с. 125]. Останнє є особливо характерним і для Керч-Єнікальського каналу, стосовно плавання яким в Україні у 2002 р. затверджено відповідні Правила [27], проте дія яких у складених умовах є практично неможливою.

У зв'язку з цим, можливістю вирішення ситуації, що склалася навколо побудови Керченського мосту та запровадження габаритних обмежень стосовно суден, є скликання міжнародної конференції для визначення режиму судноплавства у Керченській протоці (Керч-Єнікальському каналі), під час якої буде:

- розірвано двосторонній Договір між Україною та Російською Федерацією про співробітництво у використанні Азовського моря і Керченської протоки від 24.12.2003 р.;

- залучено до участі в її роботі зацікавлені сторони (держави, суда під прапорами яких здійснюють судноплавство цією протокою, а також мають вихід з Каспійського до Азовського моря через Волзько-Донський канал, зважаючи на те, що Каспійське, Азовське та Чорне моря підпадають під характеристику замкнених або напівзамкнених (ст. 122 Частини IX *UNCLOS'82*) та вимог *UNCLOS'82* щодо необхідності співробітничати державам, які перебувають на узбережжі таких морів (ст. 123 Частини IX *UNCLOS'82*);

- вироблено погоджений договір про режим судноплавства протокою (каналом) з урахуванням одного з провідних принципів морського права – свободи судноплавства, що є давно усталеною практикою стосовно важливих міжнародних водних комунікацій.

Необхідно пригадати також, що правила мирного проходу через територіальне море, визначені у розділі 3 Частини II *UNCLOS'82* жод-

ним чином не згадують про правила мирного проходу через протоки. Відсутність спеціальних правил щодо мирного проходу протоками свідчить про прогалину у правовому регулюванні цього питання. За роз'ясненням цього питання можливим є звернення до Трибуналу з морського права (але поширенішою практикою роботи цього органу є справи про негайне звільнення судна і екіпажу, встановлене ст. 292 *UNCLOS*'82, під заставу або іншого фінансового забезпечення) або за вирішенням спору – до Міжнародного суду ООН, при цьому, цим органом може бути прийнято до уваги раніше прийняті рішення з подібних питань – їх врегулювання за двосторонніми угодами сторін та у спосіб, передбачений ними. Та у будь-якому випадку, певний консультативний висновок щодо можливостей та особливостей застосування норм *UNCLOS*'82 про мирний прохід у територіальному морі до вод проток має бути в наявності або може бути вироблений у Міжнародному суді.

Таким чином, проблемні питання здійснення свободи судноплавства протоками та каналами, що використовуються для міжнародного судноплавства, довгі роки привертають увагу як науковців, так і зацікавлених держав. Останні, не досягаючи згоди щодо умов користування протоками, передають свої спори на вирішення міжнародним інституціям, проте в остаточному результаті все ж доходять консенсусу та вирішують спірні питання на двосторонній основі. Стосовно ж питань, що постали перед Україною у зв'язку з будівництвом РФ мосту через Керченську протоку, то сьогодні як ніколи раніше особливо актуальним є погодження на міжнародному рівні питань, пов'язаних із визначенням правового статусу цієї протоки, Керч-Єнікальського каналу та режиму судноплавства ними, що, на погляд авторів, є можливим лише за умов скликання багатосторонньої міжнародної конференції.

#### ЛІТЕРАТУРА

1. Шемякин А. Н. Морское право: учеб. пособие. – Х.: «Одиссей», 2010. 344 с.
2. Конвенция ООН по морскому праву 1982 года / Морське право. Джерела: У 3 ч. Ч. 1. Т. 1. Кн. 2 «III Конференція ООН з морського права» / Додін Є. В. Кузнецов С. О. Аверочкіна Т. В., Нікіша Д. О. – О.: Фенікс, 2011. С. 110 – 451.
3. Остапенко Е. И. Правовой статус и режим проливов, используемых для международного судоходства: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10. – Москва, 2012. 203 с. URL: <http://lawtheses.com/pravovoy-status-i-rezhim-prolivov-ispolzuemyh-dlya-mezhdunarodnogo-sudohodstva>

4. Какие корабли не смогут заходить в Азовское море после строительства Керченского моста. URL: <https://delo.ua/business/kakie-korabli-ne-smogut-zahodit-v-azovskoe-more-posle-stroitel-333901/>
5. Всупереч неодноразовим протестам Києва, у територіальних водах України в Керченській протоці продовжують будувати міст. URL: [https://dt.ua/internal/azovske-ozero-kerchenskiy-mist-zakrivaye-ukrayinske-priazov-ya-254230\\_.html](https://dt.ua/internal/azovske-ozero-kerchenskiy-mist-zakrivaye-ukrayinske-priazov-ya-254230_.html)
6. Ограничит ли Керченский мост судоходство на Азовском море? URL: <http://www.dw.com/ru/ограничит-ли-керченский-мост-судоходство-на-азовском-море/a-39488582>
7. Конвенция о территориальном море и прилежащей зоне 1958 года / Додин Е. В., Кузнецов С. А. Женевские конвенции по морскому праву; Библиотека журнала «Торговое мореплавание» (Серия: Правовое регулирование торгового мореплавания). 1998. № 5/II. С. 10–14.
8. Конвенция о режиме Черноморских проливов, 1936 / Международное право в документах. – М.: Международные отношения, 1982. С. 508-514.
9. Лопатин М. Л. Международные проливы и каналы: правовые вопросы. – М.: Междунар. отношения, 1985. 165 с.
10. Мовчан А. П., Янков А., Бараболя П. Д. Мировой океан и международное право: Открытое море. Международные проливы. Архипелажные воды. – М.: Наука, 1988. 230 с.
11. Молодцов С. В. Правовой режим морских вод. – М.: Междунар. отношения, 1982. 232 с.
12. Колодкин А. Л. Мировой океан. – М.: Международные отношения, 1973. 232 с.
13. THE CORFU CHANNEL CASE (MERITS) Judgment of April 9th, 1949. URL: <http://www.icj-cij.org/files/case-related/1/001-19490409-JUD-01-00-EN.pdf>
14. Молодцов С. В. Правовой режим судоходства в международных проливах / Правовые и экономические проблемы регулирования международного судоходства: сб. науч. тр. по материалам советско-английского симпозиума 1983 г. – М.: Мортехинформреклама, 1984. – С. 21-32.
15. CASE, CONCERNING PASSAGE THROUGH THE GREAT BELT (FINLAND v. DENMARK) REQUEST FOR THE INDICATION OF PROVISIONAL MEASURES. ORDER OF 29 JULY 1991. URL: <http://www.icj-cij.org/files/case-related/86/086-19910729-ORD-02-00-EN.pdf>
16. CASE CONCERNING PASSAGE THROUGH THE GREAT BELT (FINLAND v. DENMARK). ORDER OF 10 SEPTEMBER 1992. URL: <http://www.icj-cij.org/files/case-related/86/086-19920910-ORD-01-00-EN.pdf>
17. CASE CONCERNING LAND RECLAMATION BY SINGAPORE IN AND AROUND THE STRAITS OF JOHOR (MALAYSIA v. SINGAPORE). URL: [https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case\\_no\\_12/Order.08.10.03.E.pdf](https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_12/Order.08.10.03.E.pdf)
18. Договір між Україною та Російською Федерацією про співробітництво у використанні Азовського моря і Керченської протоки, 2003 // Офіційний вісник України. 2004. № 22. Ст. 1539.
19. Мировой океан. Международно-правовой режим. Основные проблемы / Боброва Ю. В., Гуцуляк В. Н., Колодкин А. Л. – М.: Статут, 2007. – 422 с.

20. Кисловський В. П., Трюхан М. О. Вихідні лінії для морських зон України: загальні питання // Вісник геодезії та картографії. 2012. № 2 (77). URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/vgtk\\_2012\\_2\\_8](http://nbuv.gov.ua/UJRN/vgtk_2012_2_8)
21. Bing Bing Jia The Regime of Straits in International Law. Clarendon Press, 1998. 253 p. URL: [https://books.google.com.ua/books?id=FkJtP1YVf\\_8C&pg=PR12&lpq=PR12&dq=criteria+for+determining+the+strait+as+an+international+strait+of+corfu&source=bl&ots=8dCuh5GcBJ&sig=jK70bxpN67h7Iie4f\\_2P9M6X6D8&hl=ru&sa=X&ved=0ahUKewiG4f-a\\_7\\_WAhVMP5oKHxcWAAAQ6AEIJjAA#v=onepage&q=criteria%20for%20determining%20the%20strait%20as%20an%20international%20strait%20of%20corfu&f=false](https://books.google.com.ua/books?id=FkJtP1YVf_8C&pg=PR12&lpq=PR12&dq=criteria+for+determining+the+strait+as+an+international+strait+of+corfu&source=bl&ots=8dCuh5GcBJ&sig=jK70bxpN67h7Iie4f_2P9M6X6D8&hl=ru&sa=X&ved=0ahUKewiG4f-a_7_WAhVMP5oKHxcWAAAQ6AEIJjAA#v=onepage&q=criteria%20for%20determining%20the%20strait%20as%20an%20international%20strait%20of%20corfu&f=false)
22. В Крыму планируют реконструировать канал в Керченском проливе. URL: <https://ria.ru/economy/20170717/1498599666.html>
23. Керчь-Еникальский канал. URL: [http://water-rf.ru/Водные\\_объекты/911/Керчь-Еникальский\\_канал](http://water-rf.ru/Водные_объекты/911/Керчь-Еникальский_канал)
24. Конвенция относительно обеспечения свободного плавания по Суэцкому каналу 1888 года / Сборник договоров России с другими государствами, 1856 – 1917 / сост.: Козьменко И. В.; под ред.: Адамов Е. А. – М.: Госполитиздат, 1952. С. 271-276.
25. Договор союзных государств с Германией (Версальский договор) 1919 г. / Ключников Ю. В. Собачин А. В. Версальский мирный договор. – М., 1925. С. 92, 98-99.
26. Кузнецов С. О., Аверочкина Т. В. Морське право: підручник. – Одеса: Фенікс, 2011. 382 с.
27. Правила плавання суден Керч-Снікальським каналом і підхідними каналами до нього, затвержені наказом Міністерства транспорту України 09.10.2002 р. № 721 // Офіційний вісник України. 2002. № 51. Ст. 2347.

