

Папян Т.М.*

ОСОБЛИВОСТІ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ СУДНОПЛАВСТВА У КЕРЧЕНСЬКІЙ ПРОТОЦІ ТА КЕРЧ-ЄНІКАЛЬСЬКОМУ КАНАЛІ

Азовське море прямо і безпосередньо через Керченську та Чорноморські протоки з'єднується з водами Світового океану. До теперішнього часу питання правового режиму судноплавства у Керченській протоці не вирішено, оскільки не вирішені деякі питання правового статусу Азовського моря та Керченської протоки. Зокрема, поки не досягнуто домовленості між Україною та Російською Федерацією про делімітацію в Керченській протоці україно-російського державного кордону.

Після розпаду СРСР акваторія Азовського моря увійшла до складу двох незалежних держав – України та Російської Федерації, котрі як правонаступники успадкували цю територію. В доктрині міжнародного права і практиці держав існує положення про те, що у випадку розпаду однієї держави та виникненню на його території нових держав, останні в силу цього факту наслідують цю територію в межах, встановлених у договірному порядку кордонів і розповсюджують на неї свій державний суверенітет [1]. Отже, акваторія Азовського моря після розпаду СРСР автоматично стає державною територією України і Російської Федерації та отримує статус внутрішніх морських вод з природним розмежуванням меж дії їх державного суверенітету. Це положення закріплене двостороннім міжнародним договором 2003 року [2].

Визнавши за Азовським морем статус історичних внутрішніх вод, Росія і Україна зробили прогресивний крок вперед. Таким чином, на сьогодні Азовське море є їх внутрішнім морем, а Керченська протока воротами в це внутрішнє море. Як відомо, відповідно до положень Частини III Конвенції ООН з морського права 1982 р. за своєю географічною ознакою до проток, що використовуються для міжнародного судноплавства відносяться лише протоки «між однією частиною відкритого моря або виключної економічної зони та іншою частиною відкритого моря або виключної економічної зони» (ст. 37), а також «між частиною відкритого моря або виключної економічної зони та територіальним морем іншої держави» (ст. 45) [3]. Таким чином, протоки, що ведуть у внутрішні морські води, за географічною ознакою не можуть бути віднесені до проток, що використовуються для міжнародного судноплавства, а значить, і положення Частини III Конвенції ООН з морського права 1982 р. не можуть застосовуватися до Керченської протоки [4]. Таке положення має велике політичне, економічне, правове та оборонне значення як для України так і для Російської Федерації. Все це відноситься і до Керченської протоки [5].

Керченська протока – єдиний природний вихід з Азовського моря. Він представляє собою водний путь, довжина якого 22 милі, найменша ширина приблизно 2 милі. Протока сама по собі дуже небезпечна, багато обмілин, в деяких місцях дуже вузька та мілководна. Для проходження протоки великими судами у 1874 році був проритий Керч-Єнікальський канал. Керч-Єнікальський канал – КЄК проходить поблизу кримського побережжя і повністю перебуває під управлінням України. Керч-Єнікальський канал на сучасному етапі є єдиним способом транспортного з'єднання портів Каспійського моря з

* аспірант кафедри міжнародного права Інституту міжнародних відносин Київського національного університету імені Тараса Шевченка

Науковий керівник: доц. Григоров О.М.

Середземним морем і, як наслідок, з південною частиною Атлантичного і Індійським океанами. Подібне сполучення стало можливим завдяки функціонуванню каналу, зв'язуючого ріки Дон і Волгу. Крім того, за допомогою численних каналів проходження суден через Керч-Єнікальський канал значно скорочує шлях (і, звичайно, транспортні витрати) з Середземного моря в Балтійське. З цих причин переоцінити транзитний потенціал Керч-Єнікальського каналу складно.

КЄК- найглибоководніший шлях (прохідна осадка суден до 8 м), вартість проходу по ньому розраховується за ставками України [6]. Керч-Єнікальський канал перебуває на балансі Керченського морського торгового порту. І таким чином російські судна проходячи каналом оплачують лоцманські послуги. А лоцманську проводку здійснює державне підприємство «Дельта-Лоцман» [7]. Сучасне судноплавство в Керченській протоці можливо тільки в результаті спеціальних будівельних робіт з причини недостатньої глибини для сучасних суден. З цією метою Україна, як прибережна держава, в односторонньому порядку докладає значні зусилля з вивчення протоки, оснащення її навігаційним обладнанням, видалення небезпек, створення глибоководного фарватеру, яким є Керч-Єнікальський канал, і після початку його експлуатації постійно підтримує його у судноплавному стані. Це одна з причин, чому він не може носити статус міжнародного. Режим транзиту через нього підлягає регулюванню національними актами України, а не нормами міжнародного права [8].

Водночас російська сторона пропонує спільне володіння Керч-Єнікальським каналом двома державами. Російські дипломати аргументують тим, що у міжнародному праві немає прикладів, коли єдиний судноплавний шлях належить одній державі. У таких випадках питання вирішується на користь обох держав. Один із варіантів, що пропонує російська сторона, це створення невеликих зон відповідальності вздовж узбережжя кожної держави, в той час як інша частина акваторії Керченської протоки залишається у спільному користуванні двох країн. Цей варіант, на погляд російських дипломатів, більш оптимальний в порівнянні з другим - проведенням кордону по осі каналу, коли одна його половина буде належати Україні а інша Росії [9].

Але досягти згоди країни не можуть. На сьогоднішній день готується проект Угоди між Урядом Російської Федерації і Кабінетом Міністрів України про регулювання судноплавства в Азовському морі і Керченській протоці і проект Положень про Російсько-українську морську комісію, де у п.1 говориться, що Російсько-українська морська комісія засновується з метою координації спільних зусиль Російської Федерації і України в області забезпечення безпеки судноплавства в Азовському морі та Керченській протоці [10].

Українська сторона вважає за необхідне чітко визначити просторові межі дій свого суверенітету і тим самим створити юридичну основу подальшого рівноправного економічного україно-російського співробітництва в Азовському морі та Керченській протоці.

Література

1. Толстых В.Л. Курс международного права: М.: Волтерс Клувер, 2010.-1056с.
2. Договір між Україною і Російською Федерацією про співробітництво у використанні Азовського моря і Керченської протоки від 24 грудня 2003 року// Урядовий кур'єр. – 2003р. – 26 груд.
3. Конвенція Організації Об'єднаних Націй по морському праву 1982 року [www. un.org/gu/](http://www.un.org/gu/)
4. Шемякин, А. Н. Морское право. - 2004. - № 2.
5. Анцелевич Г.А. Международное морское торговое право. 2004.- 560 с.
6. Богдан О. В. Правовий режим морських просторів Чорноморсько-азовського басейну: перспективи розвитку. – Автореферат. дис., к.ю.н., К., 2005
7. Кравченко Владимир. Демаркация интересов. № 18 (798) 15 — 21 мая 2010

8. Тороп Н.Н. Геополитические аспекты формирования государственной границы Украины на акватории Азовского моря [Электронный ресурс]. Культура народов Причерноморья. — 2001. — N22. — С. 30-34
9. Кравченко Владимир. Бои канального значения. № 47 (676) 8 — 14 декабря 2007.
10. Для спільної експлуатації Керч-Єнікальського каналу буде створена українсько-російська морська комісія. 5 травня 2010 року, 12:37 http://www.mintrans.gov.ua/article/show/article_id/17374/highlight