


# Правовой режим международных проливов и каналов, используемых для международного судоходства



1. Понятие проливов и каналов
2. Транзитный проход
3. Мирный проход
4. Архипелажный проход
5. Международные каналы







**Пролив** — водное пространство, расположенное между двумя участками суши и соединяющее смежные водные бассейны или их части

Проливы, используемые для международного судоходства Проливы, используемые для международного судоходства, соединяющие части открытого моря или исключительной экономической зоны. Суда и летательные аппараты всех государств пользуются правом транзитного прохода через такие проливы (Сингапурский пролив Проливы, используемые для международного судоходства, соединяющие части открытого моря или исключительной экономической зоны. Суда и летательные аппараты всех государств пользуются правом транзитного прохода через такие проливы (Сингапурский пролив, Баб-эль-Мандебский пролив).

Проливы, используемые для международного судоходства, соединяющие части открытого моря или исключительной экономической зоны и территориальное море государств (пролив Хуан-де-Фука Проливы, используемые для международного судоходства, соединяющие части открытого моря или исключительной экономической зоны и территориальное море государств (пролив Хуан-де-Фука Канада Проливы, используемые для международного судоходства



Под международными каналами следует понимать искусственные морские пути, сооруженные, как правило, на территории одного государства и соединяющие пространства ИЭЗ и открытого моря различных водных бассейнов. Каналы для международного судоходства могут иметь как всемирное значение (например, как Суэцкий или Панамский) и международного регионального транспортного пути (например, такие каналы как Кильский или Коринфский).



Режим плавания проливами, являющимися внутренними водными путями, регулируется национальным законодательством.


Режим плавания проливами, используемыми в интересах международного судоходства, даже в тех случаях, когда проливные пространства являются территориальными водами какого-либо государства, определяется в соответствии с нормами международного морского права.

## Статья 7. Прямые исходные линии

1. В местах, где береговая линия глубоко изрезана и извилиста или где имеется вдоль берега и в непосредственной близости к нему цепь островов, для проведения исходной линии, от которой отмеряется ширина территориального моря, может применяться метод прямых исходных линий, соединяющих соответствующие точки.
2. Там, где из-за наличия дельты или других природных условий береговая линия является крайне непостоянной, соответствующие точки могут быть выбраны вдоль максимально выступающей в море линии наибольшего отлива, и, несмотря на последующее отступление линии наибольшего отлива, прямые исходные линии остаются действительными до тех пор, пока они не будут изменены прибрежным государством в соответствии с настоящей Конвенцией.

## Виды:

- 1) проливы, используемые для международного судоходства, воды которых не перекрываются территориальными водами прибрежных государств. Режим плавания в таких районах основан на принципе свободы судоходства;
- 2) проливы, используемые для международного судоходства с правом транзитного прохода;
- 3) проливы, используемые для международного судоходства с режимом мирного прохода (к которым не применяется право транзитного прохода);
- 4) проливы архипелагов, где в силу положений КМП-82 установлено право архипелажного прохода по морским коридорам;
- 5) проливы, режим плавания в которых определяется в соответствии со специально принятыми международными соглашениями, устанавливающими режим использования проливных пространств.




Транзитный проход применяется к проливам, используемым для международного судоходства между одной частью открытого моря или исключительной экономической зоны и другой частью открытого моря или исключительной экономической зоны

В данной категории проливов все суда и летательные аппараты пользуются правом транзитного прохода (пролета).








Транзитный проход представляет собой осуществление свободы судоходства и полета единственно с целью непрерывного и быстрого транзита через пролив между одной частью открытого моря или исключительной экономической зоны и другой частью открытого моря или исключительной экономической ЗОНЫ.


Требование о непрерывном и быстром транзите не исключает проход через пролив для целей входа, выхода или возвращения из государства, граничащего с проливом, при соблюдении условий входа в такое государство

## Требования к транзитному проходу

l) суда и летательные аппараты должны «без промедления» следовать через пролив или над ним; воздерживаются от любой угрозы силой или ее применения против суверенитета, территориальной целостности или политической независимости государств, граничащих с проливом, или каким-либо другим образом в нарушение принципов международного права, воплощенных в Уставе ООН; воздерживаются от любой деятельности, кроме той, которая свойственна их обычному порядку непрерывного и быстрого транзита, за исключением случаев, когда такая деятельность вызвана обстоятельствами непреодолимой силы или бедствием;



2) суда должны соблюдать общепринятые международные правила, процедуры и практику, касающуюся безопасности на море, включая международные правила предупреждений столкновения в море; а также общепринятые международные правила, процедуры и практику предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения с судов, а также не проводить морские научно-исследовательские и гидрографические съемки без предварительного разрешения государств, граничащих с проливами;



3) летательные аппараты должны соблюдать правила полетов, установленные ИКАО, поскольку они относятся к гражданской авиации; государственные летательные аппараты должны также соблюдать меры безопасности и постоянно действовать с должным учетом обеспечения безопасности полетов гражданской авиации, а также должны постоянно контролировать радиочастоты, выделенные компетентным органом по контролю за воздушным движением, назначенным в международном порядке, или соответствующие международные частоты, выделенные для передачи сигналов бедствия.

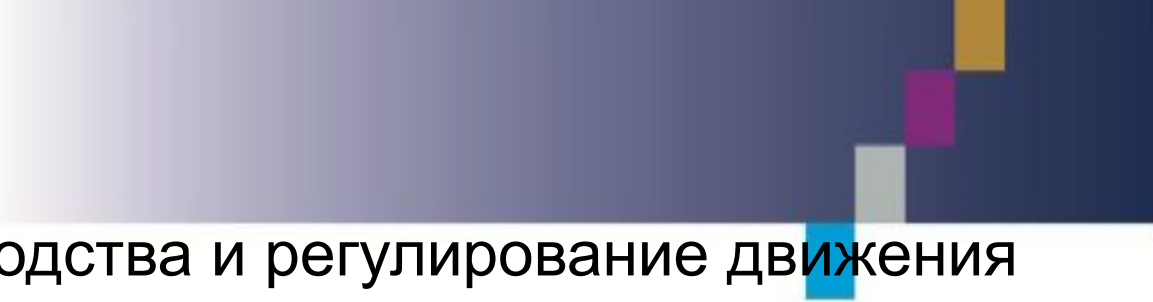
Государства, граничащие с проливами, могут устанавливать морские коридоры и предписывать схемы разделения движения для судоходства в проливах, когда это необходимо для содействия безопасному проходу судов.






Государства, граничащие с проливами:

- а) ясно обозначают все установленные или предписанные ими морские коридоры и схемы разделения движения на морских картах, которые должны быть надлежащим образом опубликованы;
- б) не должны препятствовать транзитному проходу и должны соответствующим образом оповещать о любой известной им опасности для судоходства в проливе или пролета над проливом, а также не должно быть никакого приостановления транзитного прохода;
- в) могут принимать законы и правила, относящиеся к транзитному проходу через проливы, в касательстве всех нижеследующих вопросов или любого из них:

- 
- безопасность судоходства и регулирование движения судов;
  - предотвращение, сокращение и сохранение под контролем загрязнения путем введения в действие применимых международных правил, относящихся к сбросу нефти, нефтесодержащих отходов и других ядовитых веществ в проливе;
  - погрузки или выгрузки любых товаров или валюты, посадки или высадки лиц в нарушение таможенных, фискальных, иммиграционных или санитарных законов и правил государств, граничащих с проливами;
  - относительно рыболовных судов: недопущение рыболовства, в том числе требования, касающиеся уборки рыболовных снастей.





Режим мирного прохода применяется в проливах, используемых для международного судоходства, к которым не применяется право транзитного прохода.

Предусматривается это в случаях, когда:

- а) пролив образуется островом государства, граничащего с этим проливом и его континентальной частью, если в сторону моря от острова имеется столь же удобный, с точки зрения навигационных и гидрографических условий, путь в открытом море или в экономической зоне;
- б) пролив расположен между районом открытого моря или экономической зоны и территориальным морем иностранного государства



Страна В

Страна А

Территориальное море

**Мирный проход**

Страна Б

Открытое море или ИЭЗ

interlaws.ru

Страна А


Территориальное море

Мирный проход

Территориальное море

Открытое море или ИЭЗ


Открытое море или ИЭЗ



«Архипелажный проход» представляет собой осуществление права нормального судоходства и пролета летательных аппаратов по установленным морским коридорам и расположенным над ними воздушным коридорам, которые пересекают архипелажные воды и прилегающее территориальное море, включая все обычные пути прохода, используемые в качестве путей для международного судоходства или пролета над архипелажными водами, единственно с целью непрерывного, быстрого и беспрепятственного транзита через архипелаг из одной части открытого моря или экономической зоны в другую часть открытого моря или экономической зоны

Архипелажные воды состоят из вод, расположенных между островами, входящими в состав государства-архипелага, которые отграничиваются от других частей моря вокруг государства-архипелага прямыми исходными линиями, соединяющими наиболее выдающиеся в море точки наиболее отдаленных островов и обсыхающих рифов архипелага. Длина таких линий не должна превышать 100 морских миль, и лишь 3% их общего числа могут иметь максимальную длину 125 морских миль. При их проведении не допускается сколько-нибудь заметного отклонения от берега.






От этих линий в сторону моря отсчитываются территориальные воды государства-архипелага. Соотношение между площадью воды и площадью суши внутри этих линий должно составлять от 1:1 до 9:1 (ст. 47 ЮНКЛОС). Представляется, что введение показателя пропорциональности отвечает современному положению дел. Есть данные о следующем соотношении суши и вод в архипелагах: Индонезия - 1:1; Филиппины - 1:2,14; Галапагос - 1:4,59; Фиджи - 1:4,88; Тонга - 1:25; Багамские острова - 1:10; Фарерские острова - 1:3,5. Следовательно, не каждое государство, состоящее из островов, может иметь архипелажные воды. Например, Великобритания и Япония их не имеют.

## Особенности прохода:

- государство-архипелаг может без дискриминации по форме или по существу между иностранными судами временно приостанавливать в определенных районах своих архипелажных вод мирный проход иностранных судов, если такое приостановление существенно важно для охраны его безопасности;
- право установления в проливах архипелажного прохода, отличающего от всех вышеприведенных необходимостью следования по установленным коридорам.

Архипелажный проход осуществляется по морским и воздушным коридорам, правом плавания (пролета) по которым наделяются все морские (воздушные) суда вне зависимости от их статуса.



Статья 2(1) КМП-82, где указывает, что «суверенитет прибрежного государства распространяется за пределы его сухопутной территории и внутренних вод, а в случае государства-архипелага - его архипелажных вод на примыкающий морской пояс, называемый территориальным морем. Указанный суверенитет распространяется и на воздушное пространство над территориальным морем, равно как на его дно и недра»



## Датские (балтийские) проливы —

система проливов —

система проливов между Скандинавским —

система проливов между Скандинавским и Ютландским —

система проливов между Скандинавским и Ютландским пол


уостровами. Включает проливы Малый Бельт —

система проливов между Скандинавским и Ютландским пол

уостровами. Включает проливы Малый

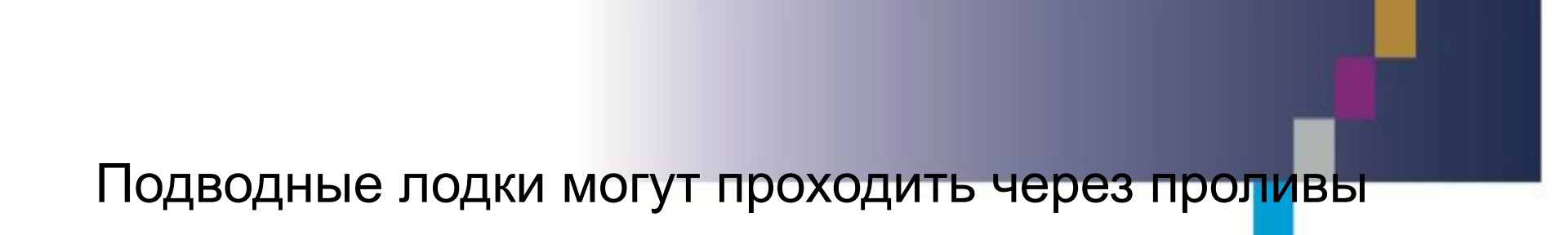
Бельт (наименьшая ширина 0,5 км), Большой Бельт —





Согласно Копенгагенскому договору 1857 г., проход коммерческих судов является свободным и не обременен никакими платежами Датской короне. Проход не должен приостанавливаться и включает постановку судна на якорь или заход в порт, если это необходимо из-за погодных условий или для осуществления коммерческих операций (Статья 1 ).

До 1938 г. фактически не содержалось ограничений для прохода государственных и военных кораблей через проливы и в законах припроливных государств. Постановлением от 7 сентября 1938 г. «О допуске в мирное время военных кораблей иностранных государств и самолетов в пределы датской территории» Дания односторонне ввела некоторые ограничения для прохода военных кораблей, не делая при этом никакого различия между кораблями прибалтийских государств и кораблями небалтийских государств. Однако эти ограничения были незначительны, и корабли фактически могли свободно проходить через проливы.



Подводные лодки могут проходить через проливы только в надводном положении и с поднятым военно-морским флагом.

6 января 1966 г. Швеция приняла Королевский указ N'2 366, согласно которому иностранные военные корабли, проходящие через шведские территориальные воды, должны давать предуведомление. Данное положение не распространялось на пролив Зунд. 27 октября 1994 г. в Дополнениях к Правилам доступа иностранных государственных судов и летательных аппаратов в шведскую территорию (принятым Королевским указом в 1992 г.) был подтвержден уведомительный характер захода военных кораблей в шведские воды

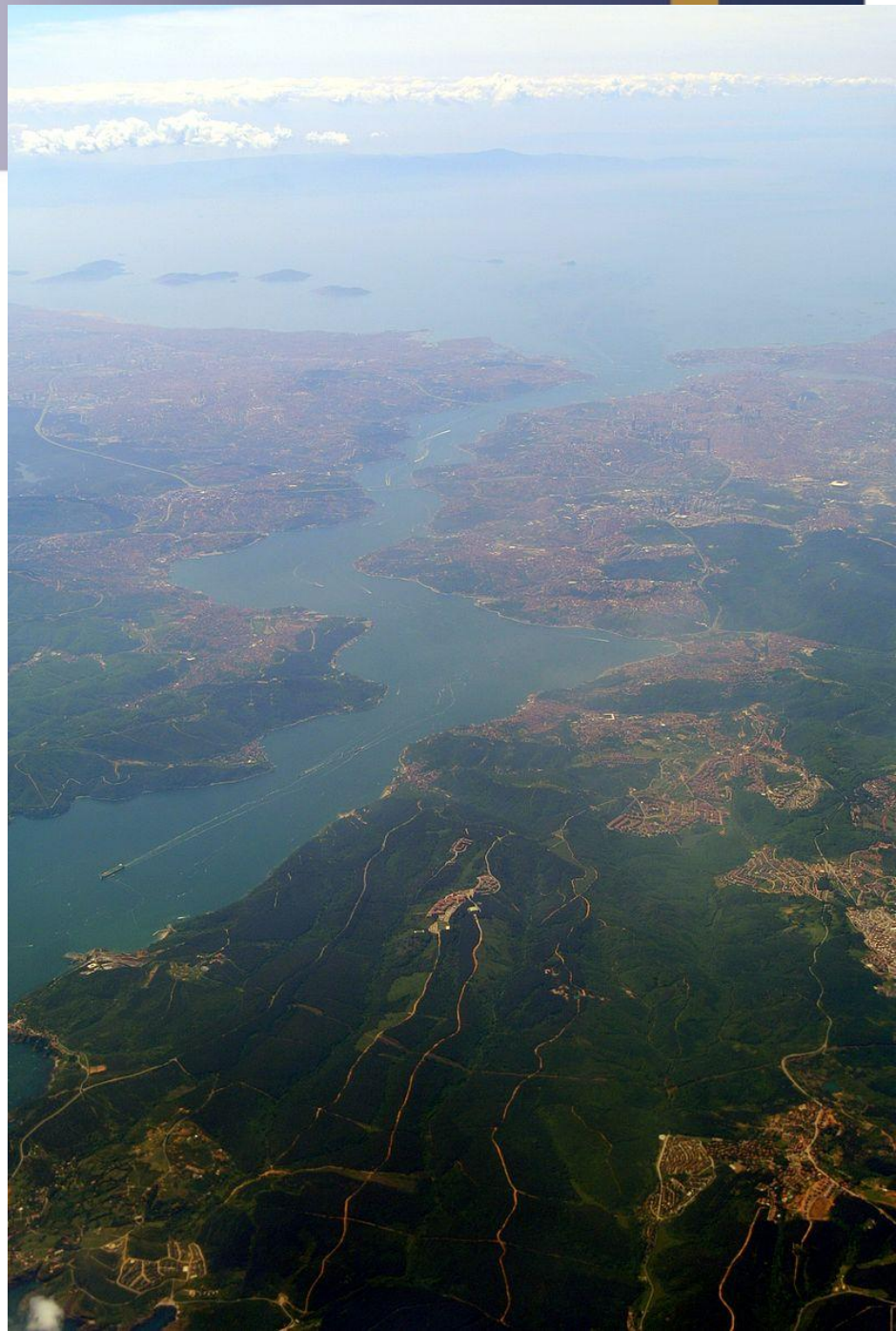
**Черноморские (ту  
ре́цкие) проли́вы ,  
зо́на**


**Проливов или  
просто Проливы (**  
часто с заглавной  
буквы (часто  
с заглавной  
буквы) —  
совокупность  
двух морских (част  
о с заглавной  
буквы) —  
совокупность  
двух морских прол  
ивов (часто



20 июля 1936 г. в швейцарском городе Монтре Францией, Великобританией, Индией, Грецией, Японией, Румынией, Турцией, СССР и Югославией была подписана Конвенция «О режиме проливов», которая вступила в силу 9 ноября 1936 г.

Конвенция состоит из пяти разделов, причем два первых посвящены, соответственно, порядку прохода проливов торговыми судами и военными кораблями.





В мирное время и во время войны, когда Турция не является воюющей стороной, торговые суда пользуются правом полной свободы прохода и плавания в Проливах, днем и ночью, независимо от флага, груза и без каких-либо формальностей. За фактически оказанные услуги, согласно Статье 2 упомянутой Конвенции, с проходящих судов могут взиматься сборы.

Во время войны, когда Турция является воюющей стороной, торговые суда, не принадлежащие к стране, находящейся в войне с Турцией, должны пользоваться правом свободы прохода и плавания в проливах, при условии, что (эти суда) никаким образом не оказывают содействия противнику. Эти суда должны будут входить в проливы днем; проход должен будет осуществляться по пути, который в каждом отдельном случае будет указываться турецкими властями.

В случае, если Турция считала бы себя находящейся под угрозой непосредственной военной опасности, проход судов может тем не менее продолжаться, с тем, однако, условием, что суда должны будут входить в проливы днем и что проход должен будет совершаться по пути, указываемому в каждом отдельном случае турецкими властями.



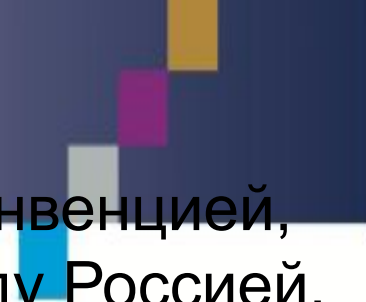
Для прохода в Проливах военных кораблей Турецкому Правительству дипломатическим путем должно быть сделано предуведомление. Нормальный срок предуведомления - 8 дней (для не прибрежных к Черному морю держав - 15 дней). В предуведомлении должно указываться место назначения, название, тип и количество кораблей, а также дата прохода в первоначальном направлении и, если таковое имеет место, то и при возвращении. Всякое изменение даты должно составить предмет предуведомления за три дня.





**Суэцкий канал** — бесшлюзовый — бесшлюзовый судоходный канал — бесшлюзовый судоходный канал в Египте — бесшлюзовый судоходный канал в Египте, соединяющий Средиземное — бесшлюзовый судоходный канал в Египте, соединяющий Средиземное и Красное моря. Суэцкий канал был открыт для






**Режим судоходства по каналу** определен конвенцией, заключенной в Константинополе в 1888 г. между Россией, Англией, Германией, Австро-Венгрией, Францией, Италией, Испанией, Турцией и Голландией. Впоследствии к конвенции присоединились Греция, Португалия, Швеция, Норвегия, Дания, Япония и Китай.

Конвенция объявила Суэцкий канал свободным и открытым для судоходства как в мирное, так и в военное время для всех торговых и военных судов без различия флага. Блокада канала признавалась недопустимой. Конвенцией предусматривалось, что и в военное время корабли воюющих государств могут свободно проходить через канал. Им воспрещается только вести военные действия в канале, в портах при выходе и в водах, прилегающих к этим портам на расстоянии 3 миль, которые могут затруднить свободное судоходство.

Современный режим судоходства по Суэцкому каналу регламентируется многосторонней Константинопольской конвенцией 1888 г. и законодательными актами Объединенной Арабской Республики.





В законе правительства Египта от 10 июля 1957 г. об Организации Суэцкого канала указывается, что эта Организация является самостоятельным юридическим лицом, имеет административный совет и другие подчиненные ей органы. На нее возлагается ведение всех дел, связанных с Суэцким каналом, его управлением, эксплуатацией, содержанием и улучшением. Организация взимает сборы за проход, лоцманскую службу, буксировку и другие услуги во время навигации через канал в соответствии с законами и правилами.

Президент республики назначает и смещает членов административного совета Организации Суэцкого канала, уполномоченных администраторов и генерального директора.

Для прохода через Суэцкий канал все суда обязаны брать лоцмана.

Для прохождения канала невоенными судами необходимо, кроме того, получить мерительное свидетельство, сообщить принадлежность судна, фамилию капитана, порт отправления и порт назначения, осадку судна, представить список пассажиров и экипажа.

Военные корабли проходят через Суэцкий канал свободно и без предуведомления правительства ОАР дипломатическим путем.

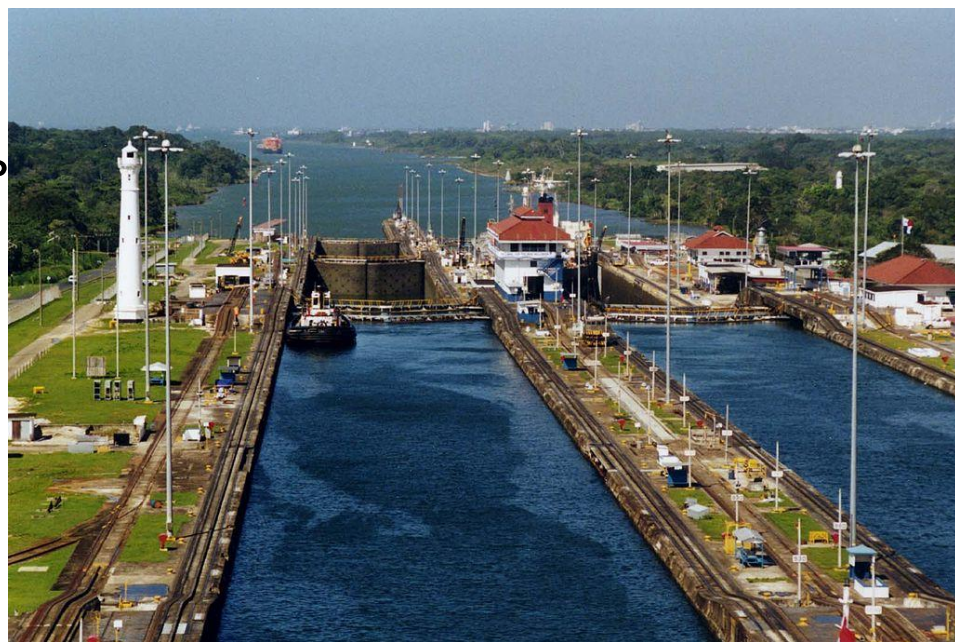
За 48 ч. до подхода к каналу военно-морские власти ОАР ставятся в известность для отдачи воинских почестей (через консульство). За 24 ч о подходе кораблей извещается Администрация канала, а при входе корабля в порт — таможня, портовая полиция и служба портов и маяков.

Особых правил, строго регламентирующих плавание военных кораблей по каналу, нет. Военные корабли подчиняются обычным правилам лишь в том объеме, который по усмотрению командира корабля не ведет к разглашению военных секретов.

Обязательны требования об оплате сборов за проход через канал, о приеме на борт прожектористов и лоцмана, а также технические правила движения по каналу.

При проходе по каналу боевых кораблей и вспомогательных судов предъявлять какие-либо документы, за исключением сведений о водоизмещении и размерах корабля, не требуется.

**Панамский канал** — судоходный канал — судоходный канал, соединяющий Панамский залив — судоходный канал, соединяющий Панамский залив Тихого океана — судоходный канал, соединяющий Панамский залив Тихого океана с Карибским морем — судоходный канал, соединяющий Панамский залив Тихого океана с Карибским морем и Атлантическим океаном — судоходный канал, соединяющий Панамский залив Тихого океана с Карибским морем и Атлантическим океаном, расположен на Панамском перешейке — судоходный канал,






**Панамский канал** и его сооружения вместе с коммерческими предприятиями в зоне канала управляются Компанией Панамского канала (Panama Canal Company).

Всё административные функции в зоне канала осуществляет управление зоны канала (Canal zone Government).

Режим судоходства по Панамскому каналу регламентируется в основном односторонними актами США

2. В мирное время невоенные суда, а также военные корабли и вспомогательные суда под флагом любого государства номинально пользуются правом свободного прохода через Панамский канал. В действительности такая «свобода прохода» ограничена жестким режимом и дискриминацией в отношении судов многих стран.




**Панамский канал** и его сооружения вместе с коммерческими предприятиями в зоне канала управляются Компанией Панамского канала (Panama Canal Company).


Всё административные функции в зоне канала осуществляет управление зоны канала (Canal zone Government).

Режим судоходства по Панамскому каналу регламентируется в основном односторонними актами США. В мирное время невоенные суда, а также военные корабли и вспомогательные суда под флагом любого государства номинально пользуются правом свободного прохода через Панамский канал. В действительности такая «свобода прохода» ограничена жестким режимом и дискриминацией в отношении судов многих стран.





Все суда на подходах к каналу должны поднимать свои позывные сигналы. В случае прибытия в ночное время суда должны немедленно передать сигнальным фонарем на сигнальную станцию свои названия. Согласно Правилам суда, которые подходят к каналу со стороны Атлантического океана, подвергаются досмотру на рейде в бухте Лимон, а суда, прибывающие со стороны Тихого океана,— против входа в углубленный фарватер. Лоцманская проводка судов обязательна.



В мирное время военные корабли и вспомогательные суда военно-морских сил под флагом любого государства номинально пользуются правом свободного прохода через Панамский канал. Однако для получения разрешения на проход военных кораблей необходимо направить предуведомление государственному департаменту США или губернатору зоны канала. В предуведомлении должны быть указаны подробные сведения о размерах кораблей, вооружении и составе команды.

Военные корабли при проходе через канал могут производить салюты только в портах Кристобаль и Бальбоа. Любые другие стрельбы из огнестрельного оружия запрещаются. Не разрешается также производить салюты, если военные корабли находятся у причалов, в шлюзах или в канале Гайар.

Предусматривается, что США после получения предуведомления сохраняют за собой право по мотивам безопасности отказать в прохождении через канал военных кораблей любого иностранного государства.





Плавание по каналу разрешается судам всех стран в любое время суток после уплаты сборов и получения пропуска.

Военные корабли иностранных государств могут проходить через канал только по разрешению, заблаговременно полученному дипломатическим путем. Допуск торговых судов и военных кораблей может быть ограничен, если полицейские власти найдут это необходимым в интересах поддержания канала в пригодном для эксплуатации состоянии или по соображениям военной безопасности. В канале установлена обязательная лоцманская проводка торговых судов и военных кораблей.

При плавании в Кильском канале днем суда и корабли должны нести государственный флаг. Установлен обязательный санитарный досмотр судов перед входом в канал и таможенный во время следования по каналу.


Орудия проходящих через канал кораблей согласно Правилам должны быть разряжены.

В пределах зоны канала запрещаются фотографирование, зарисовки, подъем летательных аппаратов и другие действия, которые могут привести к нарушению правил, обеспечивающих военную безопасность.



Коринфский канал, прорытый в самой узкой части Коринфского перешейка, является национальным водным путем Греции, соединяющим Эгейское море с Патросским заливом и через него — с Ионическим и Адриатическим морями. Длина канала 6,3 км., ширина 22 м, глубина 8 м. Канал сокращает путь на 345 км для судов, следующих из Адриатического моря, и на 180 км для судов, следующих из западной части Средиземного моря.





Международных соглашений по Коринфскому каналу не имеется. Режим судоходства регламентируется законодательством Греции, в соответствии с которым в мирное время торговые суда всех стран пользуются правом свободного прохода через канал при условии уплаты установленных сборов за пользование им. Для прохода иностранных военных кораблей требуется получить разрешение в соответствующем порядке. По подписанному в 1953 г. неравноправному двустороннему соглашению между США и Грецией американским военным кораблям предоставлено право беспрепятственно плавать и проходить через Коринфский канал и через территориальные воды Греции.

(Канал начали строить в 1881 г., и 6 августа 1893 г. он был открыт для судоходства).

**Сайменский канал** —  
судоходный [канал](#) —  
судоходный канал между  
озером [Сайма](#) —  
судоходный канал между  
озером Сайма в [Финляндии](#) —  
судоходный канал между  
озером Сайма в Финляндии и [Выбор  
гским заливом](#) —  
судоходный канал между  
озером Сайма в Финляндии и Выбор  
гским заливом в [России](#) —  
судоходный канал между  
озером Сайма в Финляндии и Выбор  
гским заливом в России. Открыт в  
1856 году, реконструирован в  
1963—1968 годах. Общая  
протяжённость канала с  
морским [фарватером](#) —







**Спасибо за внимание!**