

刻赤海峡的法律地位及航行问题

张卫华*

摘要：刻赤海峡是连接亚速海和黑海的唯一海上通道。苏联解体之前，包括刻赤海峡在内的亚速海属于苏联的内水；苏联解体之后，亚速海和刻赤海峡成为乌克兰和俄罗斯的共同内水，乌克兰通过刻赤海峡的航行权利得到俄乌双边条约的保障。克里米亚事件之后，俄乌两国在刻赤海峡的通过问题上发生了一系列争端。如果俄罗斯和乌克兰中的任何一国放弃共同内水的主张，那么刻赤海峡将可能成为乌克兰和俄罗斯的领海，乌克兰的船舶享有通过其领海的权利。即使是在其他情况下，乌克兰通过刻赤海峡的权利仍然能得到法律的保障。

关键词：刻赤海峡 亚速海 多国海湾 用于国际航行的海峡 过境通行制

2018年11月25日，乌克兰海军舰船从黑海港口敖德萨（Odesa）出发前往亚速海港口马里乌波尔（Mariupol），在经过刻赤海峡（Kerch Strait）时与俄罗斯舰艇发生冲突，这一事件受到国际社会的广泛关注。^① 此次冲突是俄罗斯和乌克兰在亚速海问题上矛盾的集中爆发。

亚速海是一个内陆海，西面是克里米亚半岛，北面是乌克兰，东面是俄罗斯，南面通过刻赤海峡与黑海相连。刻赤海峡位于黑海地区的克里米亚半岛（Crimean Peninsula）与塔曼半岛（Taman Peninsula）之间，北面是亚速海，南面是黑海，是连接黑海（Black Sea）和亚速海（Sea of Azov）唯一通道。

海峡的法律地位及其应当适用的航行制度，与它的地理特征，海峡水域与沿岸国的关系，海峡所连接的海域的法律地位，以及海峡对于国际航行的价值和意义等因素密切相关。本文将依据1982年《联合国海洋法公约》（以下简称《公约》）的有关条款，结合刻赤海峡的地理和历史状况，对刻赤海峡的法律地位以及乌克兰船舶通过刻赤海峡的航行权利保障展开讨论，希望能够为分析俄乌两国围绕刻赤海峡发生的种种争端提供一个法律基础。

一 亚速海和刻赤海峡在苏联时期属于苏联的内水

从地理的角度而言，刻赤海峡是亚速海的一部分。在苏联解体前，亚速海被苏联领土包围，只是在南面经由狭窄的刻赤海峡通往黑海，因此通常被认为是苏联的内水。^② 这种观点符合《公

* 中国社会科学院国际法研究所助理研究员，法学博士。

① 参见谭武军：《乌俄海上争端持续延宕》，载《人民日报》2018年12月10日，第21版。

② See Alexander Skaridov, “The Sea of Azov and Kerch Straits”, in David D. Caron and Nilufer Oral (eds.), *Navigating Straits: Challenges for International Law* (Leiden/Boston: Brill Nijhoff, 2014), pp. 220 – 221.

约》有关条款的规定。一方面，亚速海沿岸全部属于苏联的领土，符合《公约》第10条第1款有关“海岸属于一国的海湾”的条件；另一方面，海湾入口（即刻赤海峡）的宽度小于《公约》第10条第4款“海湾天然入口各端低潮标间之距离不超过二十四海里”的标准，因此，亚速海属于《公约》上的“海湾”，其法律地位符合《公约》第10条第4款“在此两低潮标之间划定收口线，其所围入之水域视为内水”的规定。

《公约》第10条实际上是对1958年《领海及毗连区公约》第7条的继承。虽然在1958年第一次联合国海洋法会议上，与会各国并未对领海宽度达成一致意见，但是，海湾封口线的宽度不超过24海里的标准却率先获得了通过。^① 国际法委员会在对上述第7条的评注中指出，虽然封口线的长度与领海宽度没有直接关系，鉴于领海宽度必然会扩大的趋势，应当延长封口线的长度。^② 因此，至少在1958年第一次联合国海洋法会议召开的时候，海湾封口线不超过24海里的标准已经获得了广泛接受。这反映了在传统海洋法上，国家对于海湾（至少是一国海湾）主张的领土性权利，相对于国家主张一般性沿岸水域的领土性权利，法律态度较为宽松。苏联对亚速海属于其内水的主张，也因此得到了国际社会的承认。例如，美国著名国际法学家杰赛普（Philip C. Jessup）在1927年出版的著作中就指出，主张亚速海是苏联领海的一部分“看起来是合理的，而且……不会受到抗议”。^③ 但是，随着苏联的解体，这种情况发生了变化。

二 苏联解体后，亚速海和刻赤海峡成为俄罗斯和乌克兰的共同内水

苏联解体后，亚速海沿岸和刻赤海峡两岸分别归属于俄罗斯和乌克兰，这样一来，亚速海就从沿岸全部属于苏联的“海岸属于一国的海湾”变成了沿岸属于两个国家所谓的“多国海湾”。^④ 从而，亚速海就不再符合《公约》第10条标准，因为该条款只适用于“海岸属于一国的海湾”；^⑤ 因此，亚速海的内水地位受到了质疑。遗憾的是，《公约》并未对多国海湾的法律地位作出规定，这里也是沿用了1958年《领海及毗连区公约》第7条的做法。国际法委员会曾经在对1958年公约第7条的评注中解释道：“委员会感到很有必要只对适用于沿岸属于一个国家的海湾的规则提出建议。至于其他海湾，委员会没有足够的资料可供使用，例如大量的相关案例或者当前适用于这些海湾的制度。”^⑥

从国际法委员会区别对待一国海湾和多国海湾的历史事实中可以看出，国际法学界认为二者在海洋法上的地位不同。多国海湾的沿海国能否像一国海湾的沿海国那样，主张海湾水域属于其

① 1958年《领海和毗连区公约》第7条第4款的内容与《公约》第10条第4款完全相同：“如果海湾天然入口两端的低潮标之间的距离不超过二十四海里，则可在这两个低潮标之间划出一条封口线，该线所包围的水域应视为内水。”

② “Yearbook of the International Law Commission, vol. II, 1956”, United Nations, p. 269, http://legal.un.org/ilc/publications/yearbooks/english/ilc_1956_v2.pdf (last visited June 29, 2019).

③ Philip C. Jessup, *The Law of Territorial Waters and Maritime Jurisdiction* (New York: G. A. Jennings Co., 1927), p. 383.

④ “多国海湾”是国际法学者经常使用的一个概念，用来指称有两个或者两个以上沿海国的海湾，从而与“沿岸属于一国的海湾”相区别；但是，在1958年《领海和毗连区公约》和1982年《联合国海洋法公约》中，并未出现这个概念。

⑤ 参见《联合国海洋法公约》第10条第1款。

⑥ “Yearbook of the International Law Commission, vol. II, 1956”, p. 269.

共同内水，在国际法上是有疑问的。对于二者的不同，詹宁斯和瓦茨修订的《奥本海国际法》指出，“被两个或者两个以上的国家所环绕的海湾，存在着与只被一国环绕的海湾不同的问题；不论是历史性海湾还是法律上海湾皆是如此。因为在多国海湾的情形下，很可能有进入的问题，例如，一国控制海湾的入口而另一个或者另一些国家有港口位于海湾之内”。^① 对于多国海湾的法律地位，劳特派特在其修订的《奥本海国际法》中指出，“一般而言，一切由两个以上沿岸国的土地所包围的海湾，不论其宽度如何，都是非领湾。这些海湾，除湾内领海外，是公海的一部分。它们是绝不能加以占取的；它们在平时和战时对各国船舶，包括军舰在内，一律开放，并且外国渔船因此不得被强迫遵守沿海国关于捕鱼方法的国内规则”。^②

应当强调的是，劳特派特的上述观点一般被认为代表了国际法学界的主流意见。^③ 但是，劳特派特仍然指出上述原则存在的例外，即中美洲国际法院在“萨尔瓦多诉尼加拉瓜案”中的判决。中美洲国际法院于1917年判称，在考虑丰塞卡湾的地理和历史情况以及其位置、范围和形状之后，该海湾“应视为一个具有闭海特征的历史性海湾”，因此，它是萨尔瓦多、洪都拉斯和尼加拉瓜领土的一部分。^④ 国际法院的一个分庭在1992年“陆地、岛屿和海洋边界争端案”（萨尔瓦多/洪都拉斯，尼加拉瓜参加）中进一步明确宣布，丰塞卡湾是三个沿海国拥有“共同主权”（joint sovereignty）的内水。^⑤

亚速海在苏联解体后发生的情况似乎再次验证了这种例外。2003年12月24日，俄乌两国元首签署了《关于使用亚速海和刻赤海峡的合作协定》（以下简称《合作协定》）。该《合作协定》第1条规定：“从历史上看，亚速海和刻赤海峡属于俄罗斯和乌克兰的内水”，第2条第1款规定：“悬挂俄罗斯或者乌克兰国旗的商船或者国有非商业船舶在亚速海和刻赤海峡中享有航行自由”。^⑥ 同一天，乌克兰和俄罗斯发表《有关亚速海和刻赤海峡的联合声明》（以下简称《联合声明》）宣布：“从历史上看，亚速海和刻赤海峡是乌克兰和俄罗斯的内陆水域”，“乌克兰和俄罗斯的军用船舶和商船在亚速海和刻赤海峡享有航行自由”，“悬挂其他国家国旗的军用船舶只有得到乌克兰或者俄罗斯中的一个国家的邀请，并经另一个国家的同意，才能进入亚速海或者通过刻赤海峡”。^⑦ 2003年1月，两国在稍早签署的《乌克兰和俄罗斯联邦有关乌俄国家边界的条约》（以下简称《边界条约》）第5条中规定：“本条约不影响乌克兰和俄罗斯联邦有关亚速海和

① Robert Jennings and Arthur Watts (eds.), *Oppenheim's International Law*, vol. 1 (London and New York: Longman Co., 9th edn., 1992), p. 632.

② [英] 劳特派特修订：《奥本海国际法》（第八版），上卷第二分册，王铁崖、陈体强译，商务印书馆1989年版，第40—41页。

③ See R. R. Churchill and A. V. Lowe, *Law of the Sea* (Manchester: Manchester University Press, 3rd edn., 1999), p. 45; T. Scovazzi, “Baselines”, in R. Wolfrum (ed.), *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, para. 29.

④ [英] 劳特派特修订：《奥本海国际法》（第八版），上卷第二分册，王铁崖、陈体强译，商务印书馆1989年版，第41页。

⑤ *Case Concerning the Land, Island and Maritime Frontier Dispute (El Salvador/Honduras: Nicaragua intervening)*, Judgement, I. C. J. Reports 1992, pp. 604–605, para. 412.

⑥ 《合作协定》的英文名称为“Agreement between the Russian Federation and the Ukraine on Cooperation in the Use of the Sea of Azov and the Strait of Kerch”。

⑦ “Joint Statement by the President of Ukraine and the President of the Russian Federation on the Sea of Azov and the Strait of Kerch of 24 December 2003”, in *Law of the Sea Bulletin*, United Nations, 2004, p. 131, https://www.un.org/depts/los/doalos_publications/LOSBulletins/bulletinpdf/bulletin54e.pdf (last visited June 30, 2019).

刻赤海峡的内水地位的立场”。^① 俄乌两国的上述举动在国际社会中并未引起抗议。

究其原因，亚速海不同于其他多国海湾的最重要一点是，它在历史上长期属于一国内水，只是“意外地”成为了多国海湾，俄乌两国的主张并未损及其他国家的既得权益。这一点与丰塞卡湾的历史非常类似。国际法院在1992年“陆地、岛屿、海上边界争端案”（萨尔瓦多诉洪都拉斯，尼加拉瓜参加）案的判决中，依然认为丰塞卡湾是历史性海湾，湾内水域是历史性水域，因为该海湾“在1821年之前处于西班牙的单独控制之下，从1821年至1839年属于中美洲共和国，在那之后由萨尔瓦多共和国、洪都拉斯共和国和尼加拉瓜共和国共同继承其主权”。^② 可见，对于亚速海或者丰塞卡湾而言，历史性因素是其能够继续保持内水地位的根本原因。

值得注意的是，詹宁斯和瓦茨修订的第九版《奥本海国际法》在有多国海湾的法律地位上采取了一种与劳特派特所修订的第八版不同的观点：“如果说一个多国海湾的沿海国，因而就被假定对它们的海湾水域享有的管辖和控制的权力，显然低于单一国家海湾的沿海国所享有的权力，也是不恰当的”，该著作接着指出“把多国海湾视为‘非领土性的’的理由，是预计到如果不这样做的话将会在进入方面出现困难。但是，现在《海洋法公约》第45条已经对某种进入问题作了规定，这个条款把无害通过适用于‘（b）在公海或专属经济区的一个部分和外国领海之间’的海峡”。^③ 第九版的《奥本海国际法》认为，只要每个沿岸国进入海湾的航行得到保障，多国海湾的沿海国联合起来就能够一起享有与《公约》第10条意义上“一国海湾”的沿海国同等的权利。

三 俄罗斯乌克兰关系恶化可能会导致亚速海和刻赤海峡失去共同内水的地位

2014年克里米亚事件后，俄乌关系急剧恶化。最为典型的例证就是俄罗斯单方面修建了横跨刻赤海峡的大桥，对乌克兰以及其他国家在刻赤海峡和亚速海的航行利益造成了不可挽回的影响。^④ 而且，俄罗斯在与乌克兰因刻赤海峡的航行问题发生争执时，经常指责乌克兰侵入了其领海，并单方面宣布关闭海峡。例如，2018年11月25日的冲突发生后，俄罗斯称乌克兰违反了无害通过“俄罗斯领海”的规则，试图在“俄罗斯领海”内开展非法行动；它甚至把大型货轮横

① 《边界条约》2003年1月28日签署，2004年4月23日生效。参见“Treaty between Ukraine and the Russian Federation on the Ukrainian-Russian State border”，United Nations，<https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/No%20Volume/54132/Part/I-54132-08000002803fe18a.pdf> (last visited June 16, 2019)。

② *Case Concerning the Land, Island and Maritime Frontier Dispute (El Salvador/Honduras; Nicaragua intervening)*, Judgment, I. C. J. Reports 1992, p. 616, para. 432.

③ R. Jennings and A. Watts (eds.), *Oppenheim's International Law*, vol. I (London and New York: Longman Co., 9th edn., 1992), pp. 632-633.

④ 克里米亚大桥横跨刻赤海峡，包括一座公路桥和一座铁路桥，目前公路桥已于2018年5月正式开放通车，公路桥尚在建设之中。大桥的主跨高度分别为33米和35米，许多商船由于高度问题不能从桥下安全通过。据报道，该桥已经使得乌克兰在亚速海的货运量下降了25%。See Richard Lourie, “Putin's bridge over troubled waters”, *The Globe and Mail*, 26 October 2018, <https://www.theglobeandmail.com/opinion/article-putins-bridge-over-troubled-waters/> (last visited June 22, 2019)。

在大桥的主跨下方，阻止乌克兰船舶通过。^①这不仅说明驶往亚速海沿岸乌克兰港口的商船和乌克兰军舰受到严重阻碍，也表明俄罗斯已经认为其有权单方决定刻赤海峡的通过问题。

俄乌双方在2003年签署的《合作协定》和《联合声明》就被置于一种尴尬的境地。首先双方对待这两个条约的态度均发生了变化。俄罗斯在刻赤海峡问题上的单方行动显然违反2003年《合作协定》和《联合声明》的有关条款，但是由于双方国力悬殊，俄罗斯的做法并未受到有力挑战。与此同时，乌克兰在如何对待2003年《合作协定》和《联合声明》的问题上，则陷入了一种矛盾的态度。一方面，乌克兰呼吁俄罗斯遵守2003年的两个条约，确保乌克兰船舶在刻赤海峡和亚速海的航行自由。^②另一方面，克里米亚事件后，乌克兰国内有声音要求废除2003年的《合作协定》和《联合声明》声明。^③2018年11月25日的冲突发生后，乌克兰国内再次出现了要求废除2003年《合作协定》的声音。^④其次，当前情势发生了变化。一方面，对于俄罗斯而言，由于克里米亚事件，当前的形势与2003年时相较已经发生很大改变，这是签署《合作协定》和《联合声明》时所无法预料。另一方面，面对强大的俄罗斯，乌克兰没有能力迫使其遵守上述协定和声明；乌克兰甚至在公开场合声称亚速海和刻赤海峡属于“国际水域”。^⑤

这样一来，在乌克兰航行利益受到严重侵犯的情况下，亚速海和刻赤海峡的共同内水地位也就受到了动摇。俄乌两国的合作是亚速海保持两国共同内水地位的前提，在此基础上，俄乌双方通过刻赤海峡的权利和自由都应当得到保障。劳特派特认为多国海湾的领海以外部分应当属于公海的主要理由，就是担心控制海湾入口的国家可能会妨碍其他海湾沿岸国进出海湾的自由，而这恰恰正是目前刻赤海峡正在发生的事情。因此，如果乌克兰或者其他国家驶往亚速海乌克兰港口的船舶的航行自由不能得到保障，俄乌双方签署2003年《合作协定》的宗旨和目的就失去了实现的可能性，那么乌克兰有可能选择放弃亚速海和刻赤海峡的内水地位，转而求助于国际海洋法所规定的相关航行制度。

① “Ukraine accuses Russia of firing on its ships near Crimea”, The Irish Time, 25 November 2018, <https://www.irishtimes.com/news/world/europe/ukraine-accuses-russia-of-firing-on-its-ships-near-crimea-1.3709977> (last visited June 22, 2019).

② 例如，时任乌克兰总统波罗申科（Petro Poroshenko）在上述刻赤海峡武装冲突发生之后指出，“乌克兰的行动符合《联合国海洋法公约》中所规定的航行自由和俄乌之间的协定，该协定规定了刻赤海峡和亚速海的特殊地位”，他强调说，“刻赤海峡和亚速海是乌克兰和俄罗斯的水域”，“俄罗斯正在阻碍乌克兰在其领水中行使航行自由”。See “Poroshenko proposes that Russia’s ships blocked for entering European or American ports”, Interfax-UKRAINE, <https://en.interfax.com.ua/news/general/551943.html> (last visited June 22, 2019).

③ “Ukraine MFA explains why it impossible to nix deal with Russia on Azov Sea”, UNIAN, <https://www.unian.info/politics/10238439-ukraine-mfa-explains-why-it-impossible-to-nix-deal-with-russia-on-azov-sea.html> (last visited June 22, 2019).

④ 例如，2015年7月16日，一批乌克兰议员建议制定《废除俄乌关于使用亚速海和刻赤海峡的合作协定的法案》，但是未能获得通过。对此，乌克兰外交部副部长奥莱娜·泽卡尔（Olena Zerkal）表示，乌克兰并未考虑废除与俄罗斯在亚速海的协定。See “Kyiv starts talking about possible denunciation of Azov agreement with Russia”, Interfax-UKRAINE, <https://en.interfax.com.ua/news/general/549579.html> (last visited June 22, 2019).

⑤ 例如，乌克兰外交部长克利姆金（Pavlova Klimkin）在乌克兰一家电视台发表对11月25日的冲突事件的评论时，指责俄罗斯的行为违反了《联合国海洋法公约》第38条和第44条规定的“海上交通自由”，因为这两个条款“清楚和有力地禁止阻碍和平通过刻赤海峡”；而上述两个条款是关于“用于国际航行的海峡”的规定。See “Parubiy notes importance of expanding naval, air presence of NATO, U.S. in Black Sea”, Interfax-UKRAINE, <https://en.interfax.com.ua/news/general/551652.html> (last visited June 22, 2019); “BBC: Ukraine-Russia sea clash: Who controls the territorial waters around Crimea?”, To Inform is to Influence, <https://toinformistoinfluence.com/2018/11/27/bbc-ukraine-russia-sea-clash-who-controls-the-territorial-waters-around-crimea/> (last visited July 1, 2019).

一旦亚速海和刻赤海峡失去共同内水地位，俄罗斯和乌克兰就可能会依据《公约》有关条款，在亚速海内划设领海和专属经济区，而考虑到刻赤海峡最宽处也不到 12 海里，那么它将被俄乌两国的领海所覆盖。但是，无论在任何情况下，乌克兰通过刻赤海峡的航行自由，也能得到国际法提供的多种法律制度的保障。

四 乌克兰船舶通过刻赤海峡的航行权利能够得到多重法律保障

刻赤海峡是乌克兰船舶从亚速海进入黑海，然后进入地中海和世界上其他海洋的唯一通道。乌克兰亚速海沿岸城市马里乌波尔和别尔江斯克（Berdyans'k）不仅是乌克兰东部的重要港口，还是重要的工业城市和交通枢纽。2018 年 11 月 25 日冲突发生后，俄罗斯禁止驶往这两个港口的船舶通过刻赤海峡进入亚速海，而只允许驶往亚述海俄罗斯港口的船舶通过。^① 俄罗斯的封锁严重阻碍了乌克兰航运活动，对乌克兰造成了一定影响，乌克兰船舶在刻赤海峡的航行权利已经成为一个现实的法律问题。

按照海峡的法律地位来区分，有处于领海基线以内的内海海峡；有海峡水域为沿岸国领海全部覆盖的领海海峡，或称领峡；有海峡宽度超过两岸领海宽度，除两岸仍有领海外，中间留有公海水域供自由航行的非领海海峡，或称非领峡。在苏联时期，刻赤海峡作为亚速海的一部分，一并属于苏联的内水，并没有必要强调自身独立的法律地位；但是，一旦亚速海成为失去了共同内水的地位，就有可能成为“公海或专属经济区的一个部分”。

从地理上讲，海峡就是海洋的一部分。国际海洋法之所以专门对海峡作出特别规定，是由于它们在航行方面所独具的意义。因此，除了海峡的法律地位以外，区分出用于国际航行的海峡、构成世界主要水道的国际海峡，以及只具有一般航行价值的普通海峡，也很有必要。海峡是否作为国际航道的事实，决定着海峡的作用和可实行的通航制度。^②

根据《公约》第三部分“用于国际航行的海峡”和其他部分的相关规则，各类海峡所适用的制度存在以下四种情况。

一是适用内水制度的海峡。在海峡和海峡通往的水域均位于领海基线以内的海峡中，适用内水制度。

二是适用公海或者专属经济区制度的海峡。根据《公约》第 36 条的规定，如果穿过某一用于国际航行的海峡有在航行和水文特征方面同样方便的一条穿过公海或穿过专属经济区的航道，该海峡将不适用过境通行制度；在这种航道中，适用《公约》有关公海和专属经济区部分关于航行和飞越自由的规定。

三是适用无害通过制度的海峡。根据《公约》第 45 条和第 38 条的规定，有两类原本是当适用过境通行制度的海峡，由于某种特殊情况而适用了无害通过制度：一是如果海峡是由海峡沿岸国的一个岛屿和该国大陆形成，而且该岛向海一面有在航行和水文特征方面同样方便的一条穿过公海，或穿过专属经济区的航道，这样的海峡适用无害通过制度；二是在公海或专属经济区的一

^① “Russia blocks Ukrainian Azov Sea ports - minister”, 29 November 2018, Yahoo News, <https://news.yahoo.com/russia-blocks-ukrainian-azov-sea-ports-minister-071223722.html> (last visited July 1, 2019).

^② 魏敏主编：《海洋法》，法律出版社 1987 年版，第 95 页。

个部分和外国领海之间的海峡。与一般适用于领海的无害通过制度不同的是,在这种海峡中的无害通过不应予以停止。

四是适用过境通行制度的海峡。根据《公约》第37条的规定,位于公海或专属经济区的一个部分和公海或专属经济区的另一部分之间的用于国际航行的海峡,适用过境通行制度。

刻赤海峡的地理特征显然也不属于第二种情况和第三种情况。在苏联时期,刻赤海峡属于第一种情况,也就是说,应当适用内水制度。甚至在苏联解体后亚速海成为多国海湾之后,只要俄乌两国共同主张亚速海和刻赤海峡的内水地位,双方的航行自由均应得到保障,换句话说,只要2003年《合作协定》和《联合声明》得到有效遵行,国际社会都可能会继续承认刻赤海峡的共同内水地位。然而,当前俄乌两国在亚速海和刻赤海峡持续冲突,尤其是乌克兰的航行自由受到了俄罗斯的严重阻碍的情况下,亚速海有可能失去共同内水的地位,而应当根据海湾的实际情况和双方的主张等因素来判断亚速海的海域性质。

接下来需要判断刻赤海峡是否属于用于国际航行的海峡,从而应当适用过境通行制。根据《公约》第38条第2款的规定,过境通行是指按照《公约》第三部分“用于国际航行的海峡”的规定,专为在公海和专属经济区的一个部分与公海和专属经济区的另一个部分之间的海峡继续不停和迅速过境的目的而行使航行和飞越自由。对于判断一条海峡是否用于国际海峡的标准,国际法院在1949年“科孚海峡案”中的判决中指出,“有人可能会问,是不是根据通过该海峡的交通流量或者海峡在国际航行方面的重要性大小,可以判断(海峡是否用于国际航行的海峡),但是,在国际法院看来,更加关键的标准是其连接公海的两部分的地理位置,以及用于国际航行的事实。”^①根据这个标准,如果刻赤海峡连接的亚速海和黑海均属“公海或者专属经济区”的一部分,那么,刻赤海峡就成为“在公海或专属经济区的一个部分和公海或专属经济区的另一部分之间的用于国际航行的海峡”。^②一旦刻赤海峡成为一条“用于国际航行的海峡”,包括乌克兰在内的世界上所有国家将在刻赤海峡享有《公约》第38条规定的过境通行权。俄罗斯利用控制刻赤海峡的优势地位,限制和阻碍乌克兰船舶和驶往乌克兰港口的外国船舶通过海峡,可能会侵犯乌克兰根据《公约》享有的“过境通行权”,从而违背《公约》第44条规定的“海峡沿岸国不应妨碍过境通行”的义务。因此,乌克兰船舶通过海峡的权利在这种情况下是可以得到保障的。

还应当注意到的是,亚速海符合《公约》有关“闭海或半闭海”的定义。根据《公约》第122条“定义”的规定,“闭海或半闭海”是指两个或两个以上国家所环绕并且由一个狭窄的出口连接到另一个海或洋,或全部或主要由两个或两个以上沿海国的领海和专属经济区构成的海湾、海盆或海域。亚速海的地理特征完全符合这个定义,属于典型的闭海和半闭海。根据《公约》第123条的规定,“闭海或半闭海沿岸国在行使和履行本公约所规定的权利和义务时,应相互合作”。因此,俄罗斯仍然有义务与乌克兰进行合作,从而确保作为闭海和半闭海的亚速海的所有沿岸国的海洋权利和义务能够得到实现,而不是像今天那样,利用实际控制刻赤海峡的优势地位,单方面决定海峡的通过问题,甚至单方面决定修建大桥。

最后,我们仍然不能忘记俄乌两国在2003年签署的《合作协定》与《联合声明》。由于俄

^① *Corfu Channel case*, Judgment of April 9th, 1949, I. C. J. Reports 1949, p. 4.

^② 参见1982年《联合国海洋法公约》第37条。

乌两国均未宣布废止该《合作协定》和《联合声明》，因此，它们仍然对这两个国家具有拘束力。根据该《合作协定》和《联合声明》，俄乌两国相互承认对方船舶在刻赤海峡内享有航行自由，俄罗斯阻碍乌克兰通过刻赤海峡的行为，将会违背其根据上述《合作协定》和《联合声明》承担的法律义务。^① 因此，从法律上来看，乌克兰当然享有使用和通过本国内水的权利，它通过刻赤海峡并不需要借助国际海洋法上的航行制度。

五 结论和展望

俄乌两国有着悠久的历史渊源，尤其是两国曾经长期共同属于俄罗斯帝国和苏联的一部分，被两国所环绕的亚速海和刻赤海峡也就长期属于俄罗斯帝国和苏联的内水。苏联解体后，俄乌两国通过签订双边协定维持了亚速海和刻赤海峡的原有状态，国际社会也并未对此提出异议。但是，这种状况在克里米亚事件后发生了改变。俄罗斯不仅单方面修建了横跨刻赤海峡的大桥，而且阻碍驶往亚速海乌克兰海港的商船，甚至限制乌克兰军舰通过海峡，妨碍了乌克兰船舶通过刻赤海峡的航行自由。

如果失去了俄罗斯或乌克兰的合作，亚速海将失去双方条约中所规定的共同内水地位，可能成为公海或专属经济区的一个部分。这样一来，连接亚速海和黑海的刻赤海峡就成为“在公海或专属经济区的一个部分和公海或专属经济区的另一个部分之间的用于国际航行的海峡”，因此，包括乌克兰在内的所有国家都应当在刻赤海峡享有过境通行权。俄罗斯有义务依照《公约》的有关条款，确保乌克兰船舶通过刻赤海峡的自由。当前俄罗斯单方面限制驶往亚速海乌克兰港口的商船和乌克兰军舰通过刻赤海峡，不仅可能违反了《公约》，还违反了两国之间有关亚速海和刻赤海峡的双边条约。

2016年9月，为了“维护其作为沿海国在毗邻克里米亚的海域的权利”，乌克兰通知俄罗斯，它已经根据《公约》附件七向俄罗斯提出仲裁要求。^② 2017年6月，常设仲裁院把该案登记为“有关沿海国在黑海、亚速海和刻赤海峡的权利案”（乌克兰诉俄罗斯），目前已经成立了仲裁庭并且通过了仲裁程序规则。^③ 2019年4月1日，乌克兰通知俄罗斯将两国因2018年11月25日事件所引发的争端，提交《公约》附件七所规定的仲裁程序。4月16日，乌克兰向国际海洋法法庭提出申请，要求法庭依据《公约》第290条第5款指示临时措施，要求俄罗斯迅速释放乌克兰海军船舶“别尔江斯克”（Berdyansk）号、“尼科波尔”（Nikopol）号和“亚布·卡布”（Yani Kapu）号，并将其交由乌克兰保管；中止对被扣押的24名乌克兰军人的刑事诉讼程序，

^① 例如，在2018年11月26日，联合国安理会召开的有关11月25日事件的紧急会议上，英国、赤道几内亚等安理会理事国代表均认为俄罗斯在该事件中的行为违反了2003年的双边协定。See United Nations, “Top Political Official Urges Restraint from Ukraine, Russian Federation in Emergency Security Council Meeting on Seized Ukrainian Vessels”, 26 November 2018, <https://www.un.org/press/en/2018/sc13601.doc.htm> (last visited June 17, 2019).

^② “Statement of the Ministry of Foreign Affairs of Ukraine on the Initiation of Arbitration against the Russian Federation under the United Nations Convention on the Law of the Sea”, 14 September 2016, Ministry of Foreign Affairs of Ukraine, <http://mfa.gov.ua/en/press-center/news/50813-zajava-mzs-ukrajini-shhodo-porushennya-arbitrazhnogo-provadhennya-proti-rosijskoji-federaciji-vidpovidno-do-konvenciji-oon-z-morsykogo-prava> (last visited June 22, 2019).

^③ *Dispute Concerning Coastal State Rights in the Black Sea, Sea of Azov, and Kerch Strait (Ukraine v. the Russian Federation)*, Permanent Court of Arbitration, <https://pca-cpa.org/cn/cases/149/> (last visited June 22, 2019).

并避免提起新的诉讼程序；释放被扣押的24名乌克兰军人，并允许他们返回乌克兰。^①5月25日，国际海洋法法庭发布命令，要求俄罗斯立即释放乌克兰海军船舶，将其交付乌克兰保管；立即释放24名被羁押的乌克兰军人，允许他们返回乌克兰。^②可以预见，随着上述多个国际程序的继续进行，围绕刻赤海峡发生的种种争端将接受国际法的分析和判断，这对于研究《公约》有关条款的解释和适用将具有重要意义。

On the Legal Status and Navigation Issues of the Kerch Strait

Zhang Weihua

Abstract: The Kerch Strait is the only sea passage connecting the Azov Sea and the Black Sea. Before the collapse of the Soviet Union, the Azov Sea, including the Kerch Strait, was its internal waters; after the collapse, the Azov Sea and the Kerch Strait became the share internal water of Ukraine and Russia, and Ukraine's right to passage through the Kerch Strait was guaranteed by a Russian-Ukrainian bilateral treaty. After Crimea incident, a series of disputes took place between Russia and Ukraine on the passage of the Kerch Strait. If either of them renounces the position that the Azov Sea and Kerch Strait belong to their internal waters, the Kerch Strait would be territorial waters of Ukraine and Russia, so that Ukraine would enjoy the right to pass its own territorial sea. In any event, Ukraine's right to pass through the Kerch Strait still be guaranteed by international law.

Keywords: Kerch Strait, Sea of Azov, Pluri-state Bay, Straits Used for International Navigation, Transit Passage

(责任编辑:何田田)

① *Dispute Concerning the Immunity of Three Ukrainian Naval Vessels and the Twenty-four Service on Board (Ukraine v. The Russian Federation)*, Request of Ukraine for the Prescription of Provisional Measures under Article 290, Paragraph 5, of the UNCLOS, 16 April 2019, https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_26/01_Request_of_Ukraine_for_Provisional_Measures.pdf (last visited June 22, 2019).

② *Case Concerning the Detention of Three Ukrainian Naval Vessels (Ukraine v. Russian Federation)*, Request for the Prescription of Provisional Measures, Order of 25 May 2019, https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_26/C26_Order_25.05.pdf (last visited June 17, 2019).