



АГЕНТСТВО МОРСКОГО ПРАВА

ISSN 2619-1644

**ОКЕАНСКИЙ
МЕНЕДЖМЕНТ**

Выпуск 1(35) 2026

Научно-практический журнал

Санкт-Петербург

Научно-практический журнал «Океанский менеджмент»

Научно-практический журнал «Океанский Менеджмент» - печатное издание, публикующее статьи российских и зарубежных ученых, по управлению морским транспортом и портовому обслуживанию; международному праву, морскому праву и иностранному законодательству в сфере обеспечения деятельности морского транспорта и морской ресурсодобывающей деятельности.

Журнал адресован преподавателям, аспирантам, докторантам, работникам морской транспортной отрасли и практическим работникам, деятельность которых связана с обеспечением морепользования.

Выходит ежеквартально в бумажной и в электронной версиях.

Электронную версию журнала можно прочитать на сайтах ООО «АМП» (www.oceanlaw.ru) и научной электронной библиотеки «КиберЛенинка» (www.cyberleninka.ru).

Журнал индексируется в системе РИНЦ (ID: 67324).



Учредитель: **ООО «Агентство морского права»**

Адрес: 190121 Санкт-Петербург, Калинин переулок, д.4, лит. А

Тел/факс: (812) 495-13-91

E-mail: mla@oceanlaw.ru

Свидетельство о регистрации СМИ ПИ № ТУ78-01944 от 25.10.2016

Контакты редакции

Почтовый адрес: 190121 Санкт-Петербург, Калинин переулок, д.4, лит. А

Тел/факс: (812) 495-13-91

E-mail: journal@oceanlaw.ru

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

Главный редактор - СКАРИДОВ АЛЕКСАНДР СТАНИСЛАВОВИЧ, доктор юридических наук, профессор, почетный работник высшего профессионального образования, заведующий кафедрой «Международного и морского права» Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова. Директор Агентства морского права.

ЧЛЕНЫ РЕДАКЦИОННОЙ КОЛЛЕГИИ:

Бевеликова Нелли Михайловна, кандидат юридических наук, доцент кафедры «Международного и морского права» Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова.

Евсикова Елена Витальевна, кандидат юридических наук, ученое звание доцента по специальности «Административное право, Административный процесс»; доцент кафедры административного и финансового права, начальник отдела по организации научной и редакционно-издательской деятельности Крымского филиала ФГБОУВО «Российский государственный университет правосудия», Заслуженный юрист Республики Крым.

Коваль Владимир Николаевич, Директор Юридического института Севастопольского государственного университета, доктор юридических наук, председатель Совета севастопольского регионального отделения Ассоциация юристов России, Заслуженный юрист Украины, Заслуженный юрист Республики Крым. *Заместитель главного редактора.*

Макаров Александр Данилович, доктор экономических наук, доктор юридических наук, профессор, академик МАНЭБ, АВН, НОАН, АПВЭиФ, Заслуженный деятель науки и образования, Основатель научной школы РАЕ.

Мордвинова Татьяна Борисовна, заместитель директора «Агентства Морского права» по научным и образовательным программам. Старший преподаватель кафедры «Международного и морского права» Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова. *Ответственный секретарь.*

Пастухова Лариса Викторовна, кандидат юридических наук, ученое звание доцента по кафедре международного права; доцент кафедры государственно-правовых дисциплин Крымского филиала ФГБОУВО «Российский государственный университет правосудия».

Ручкина Гульнара Флюровна, доктор юридических наук, профессор, почетный работник высшего профессионального образования Российской Федерации, федеральный эксперт Рособнадзора Министерства образования и науки РФ, декан юридического факультета, Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации.

Трифопова Кристина Васиковна, кандидат юридических наук, ученое звание доцента по специальности «Трудовое право; право социального обеспечения»; доцент кафедры гражданского права, доцент кафедры административного и финансового права Крымского филиала ФГБОУВО «Российский государственный университет правосудия».

Чернядьева Наталья Алексеевна, доктор юридических наук, доцент. Профессор кафедры государственно-правовых дисциплин Крымского филиала Российского государственного университета правосудия.

Отпечатано в типографии «Майер»

190005, Санкт-Петербург, Троицкий проспект, д.6, лит В.

Тираж 100 экз. Подписано в печать 15.04.2026

На обложке – Боголюбов А.П. Сражение русского флота со шведским флотом в 1790 году вблизи Кронштадта при Красной Горке
© ООО «АМП», 2026

СОДЕРЖАНИЕ

*Статьи публикуются в авторской редакции.
Ответственность за содержание и достоверность сведений, представленных в материалах,
возлагается на авторов*

РАЗДЕЛ I. МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО

Соломка Р.И. К вопросу о необходимости создания призового судопроизводства в России	2
Яковлев Д.В. Участие России в международных климатических соглашениях	6

РАЗДЕЛ II. МОРСКОЕ ПРАВО

Галанова О.О. Правовое регулирование безопасности транспортировки углеводородов по северному морскому пути	13
Исакова О.С. Современные проблемы развития международно-правового регулирования юрисдикции над морскими судами	16
Корнеева Д.М., Михайлов А.Р. К вопросу о проблеме правового регулирования задержания судов «теневого флота» за пределами национальной юрисдикции	18
Корнеева Д.М., Михайлов А.Р., Сёмина А.Д. Правовые механизмы защиты коммерческого судоходства в условиях санкций: арест судов, международная практика и роль военно-морских сил	21
Соломка Т.А. Правовое обеспечение экологической безопасности при добыче углеводородов в акваториях со сложными ледовыми условиями.....	25
Соснина С.А. Международно-правовые механизмы контроля за деятельностью судоходных компаний в контексте противодействия наркотрафику: опыт стран карибского бассейна	29
Шинкаренко Е.Н. Правовое регулирование лицензирования добычи углеводородов в арктической зоне РФ: особенности и проблемы применения	34

РАЗДЕЛ III. МЕНЕДЖМЕНТ НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ

Батенин Н.С. Критерий эффективности развития предприятий морского транспорта	37
Щербakov Е.С. Правовой анализ нововведений в законодательство об оказании транспортно-экспедиционных услуг в 2025-2026 году	40

РАЗДЕЛ IV. АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ЮРИСПРУДЕНЦИИ

Бочкарев Т.Е. Цифровая трансформация и конституционные права в Российской Федерации: проблемы баланса и правовые гарантии	47
Воробьев А.А., Конюшок А.В., Полищук А.В. Взаимодействие таможенных органов с другими органами государственной власти Российской Федерации	50
Пастух В.Д. Актуальные проблемы гражданства Российской Федерации	53
Переломова Д.М. Конституционные основы взаимоотношений российской федерации и субъектов РФ: взаимодействие и возможности разрешения споров	57

РАЗДЕЛ I. МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО

Для цитирования: Соломка Р.И. К вопросу о необходимости создания призового судопроизводства в России / научн.рук. д.ю.н., проф. А.С. Скаридов; ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова // Океанский менеджмент. - 2026. - № 1(35). – С. 2-6.

Соломка Р.И.

Solomka R.I.

магистрант программы

«Морское право и правовое регулирование морского предпринимательства»,

ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова

Научный руководитель:

Скаридов А.С.

Skaridov A.S.

д.ю.н., профессор,

заведующий кафедрой Международного и морского права,

ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова

К ВОПРОСУ О НЕОБХОДИМОСТИ СОЗДАНИЯ ПРИЗОВОГО СУДОПРОИЗВОДСТВА В РОССИИ

Аннотация. Статья посвящена анализу правового вакуума в сфере призового судопроизводства в Российской Федерации, существующего с 1917 года, в ней рассматриваются исторические источники призового права, международно-правовая база - Гаагские конвенции 1907 года, Руководство Сан-Ремо 1994 года, опыт зарубежных государств (США, Италия, Великобритания) и дореволюционной России. Обосновывается необходимость принятия федерального закона «О призовом судопроизводстве в Российской Федерации» и формирования специализированного корпуса арбитражных заседателей-экспертов, предлагается двухэтапная модель: интеграция в систему арбитражных судов с последующим созданием автономного призового суда.

Ключевые слова: призовое судопроизводство, призовое право, морская война, захват судна, арбитражные заседатели, Гаагские конвенции, Руководство Сан-Ремо, морская безопасность.

ON THE NECESSITY OF ESTABLISHING PRIZE PROCEEDINGS IN RUSSIA

Abstract. The article analyses the legal vacuum in the sphere of prize proceedings in the Russian Federation, existing since 1917, it examines historical sources of prize law, the international legal framework - the 1907 Hague Conventions, the 1994 San Remo Manual - and the experience of foreign states (USA, Italy, Great Britain) and pre-revolutionary Russia. The necessity of adopting a federal law on prize proceedings and forming a specialized corps of expert arbitration assessors is substantiated. A two-stage model is proposed: integration into the arbitration court system followed by the establishment of an autonomous prize court.

Keywords: prize proceedings, prize law, maritime warfare, vessel seizure, arbitration assessors, Hague Conventions, San Remo Manual, maritime security.

Современный этап международных отношений характеризуется обострением региональных конфликтов, распространением гибридных форм противоборства и усилением геополитической конкуренции на море. В этих условиях правовое регулирование захвата торговых судов и грузов в период вооружённых конфликтов - призовое судопроизводство обретает исключительную актуальность. Показательным примером служат события января 2026 года, когда ВМС США захватили танкер «Marinera» под российским флагом, а американские законодатели внесли законопроекты о фактическом возрождении каперства [1]. Эти факты демонстрируют: мировые морские державы не только не отказываются от инструментов призового права, но и активно модернизируют их.

Правовой вакуум в сфере призового судопроизводства существует с 1917 года, когда утратило силу «Положение о морских призах» 1895 года, за более чем столетие не принят ни один нормативный акт, регулирующий порядок захвата судов, формирование призового суда и судебную проверку законности таких действий, между тем Россия обладает самой протяжённой в мире арктической береговой линией и активно развивает Северный морской путь, отсутствие чётких правовых процедур ставит военнослужащих в ситуацию правовой неопределённости, а государство - под угрозу международно-правовой ответственности [2].

Цель настоящей статьи - обосновать необходимость воссоздания института призового судопроизводства в России и сформулировать основные элементы его правовой базы.

Призовое право - совокупность международно-правовых норм, регулирующих основания и порядок захвата на море торговых судов и грузов воюющими государствами.

Захваченное судно вместе с грузом именуется призом и становится собственностью захватившего государства после судебной проверки законности захвата [3].

Основой действующего договорного регулирования остаются Гаагские конвенции 1907 года, конвенция (VI) о положении неприятельских торговых судов при начале военных действий закрепила иммунитет отдельных категорий судов от захвата, гарантии безопасности экипажей и пассажиров. Конвенция (XI) о некоторых ограничениях в пользовании правом захвата детализировала режим судов, застигнутых в неприятельском порту или в море неосведомлёнными о начале военных действий, такие суда не могут быть конфискованы, а лишь задержаны с обязательством возврата после войны [4].

Парижская декларация о морском праве 1856 года заложила фундамент современного призового права, формально упразднив каперство и установив принцип неприкосновенности нейтрального груза под неприятельским флагом [5], этот акт монополизировал право на призовые действия за регулярными военно-морскими силами, став важным шагом к упорядочиванию морской войны.

Лондонская декларация о праве морской войны 1909 года, не вступившая в силу из-за позиции Великобритании, тем не менее сохраняет огромное доктринальное значение, она предложила детальное регулирование военной контрабанды, процедур досмотра и захвата нейтральных судов, а также процессуальных аспектов последующего судебного разбирательства (ст. 61-62) [6], многие её положения были восприняты практикой государств как отражение обычного права.

Наиболее авторитетной современной кодификацией норм права морской войны является Руководство Сан-Ремо по международному праву, применимому к вооружённым конфликтам на море (1994 г.), оно подтверждает сохраняющуюся применимость ключевых институтов призового права и интегрирует их в рамки современного международного гуманитарного права, согласно статье 118 Руководства, военные корабли воюющих государств вправе осматривать и обыскивать торговые суда при наличии оснований для их захвата. Пункты 147-151 детализируют условия уничтожения захваченного судна в море, особо подчёркивая обязательность последующей судебной проверки [7].

Важным конституирующим принципом остаётся положение Дополнительного протокола I 1977 года к Женевским конвенциям 1949 года, торговые суда по своей природе являются гражданскими объектами и теряют эту защиту лишь при использовании в военных целях (ст. 48, 52), призовое судопроизводство, с его требованием судебной проверки, выступает механизмом соблюдения этого принципа различия.

Призовое право возникает не ранее конца XIII века, первые попытки упорядочить действия каперов предпринял Арагонский устав Альфонса III (1288 г.), запретивший захваты во время перемирия и обязавший доставлять задержанные суда в порт для судебного разбирательства [8], а Аналогичные уставы появились в Пизе (1298 г.), Генуе (1319 г.), позднее во Фландрии и государствах Ганзейского союза.

Развитие призового права неразрывно связано с судьбой каперства, в конце XVII - начале XVIII веков между воюющими странами стали заключаться специальные договоры о призовом судопроизводстве, закрепившие порядок захвата судов только в период военных действий и в территориальных водах. Каперы обязывались составлять протоколы осмотра, конфисковать товар и доставлять захваченные суда в порт для призового производства. Местные суды расследовали дела о захватах.

В дореволюционной России вопросы призового судопроизводства регулировались «Положением о морских призах» 1895 года, к нему прилагалась инструкция «О порядке остановки, осмотра и задержания, а также отвода и сдачи задержанных судов и грузов» [9]. Российский Высший призовой суд разрешал дела о захватах в период Русско-японской войны 1904-1905 годов, оставив значительное наследие правоприменительной практики.

Сравнительный анализ выявляет две модели призового судопроизводства, применяемые в зарубежных странах, первая, рассмотрение призовых дел судами общей или арбитражной юрисдикции, в США окружные суды рассматривают призовые дела наряду с иными категориями споров; процедура остановки, осмотра и захвата детально урегулирована инструкцией OPNAVINST 3120.32.

Вторая, создание специализированных призовых судов, Италия формирует призовой суд как особую сессию Государственного совета (Декрет от 8 июля 1938 г.), включая в его состав наряду с профессиональными юристами представителей военно-морского флота,

торгового мореплавания и гражданской авиации [10], этот опыт демонстрирует, что наличие непрофессиональных судей-экспертов повышает качество решений и снижает риски международных разногласий.

С 1917 года в России отсутствует какое-либо нормативное регулирование призового судопроизводства, это создаёт как минимум три группы правовых рисков.

Первая, командиры кораблей, действующие в условиях вооружённого конфликта, лишены чётких инструкций по остановке, досмотру, захвату и отводу торговых судов, отсутствие регламента означает, что любые их действия могут быть квалифицированы как произвольные, а собранные доказательства - признаны недопустимыми, это ставит военнослужащих под угрозу индивидуальной ответственности по статьям 42 и 356 УК РФ.

Вторая, международное право обязывает воюющие стороны обеспечивать судебную проверку законности захвата, без действующего призового суда Россия не выполняет это обязательство, принятое ещё при подписании Гаагских конвенций 1907 года, это открывает возможность для предъявления международных претензий со стороны нейтральных государств, чьи суда или грузы могут оказаться задержаны.

Третья, захват судов без судебного контроля неизбежно воспринимается международным сообществом как произвол, подрывающий доверие к России как морской державе, это тем более значимо на фоне активизации судоходства по Северному морскому пути, где вопросы суверенитета и правового режима остаются предметом международных дискуссий [11].

Показательно, что другие морские державы правовой вакуум не допускают, США поддерживают актуальное законодательство о призовом судопроизводстве и регулярно актуализируют флотские инструкции. Великобритания сохраняет адмиралтейскую юрисдикцию. Италия располагает специальным декретом 1938 года, прошедшим несколько циклов обновления. Россия остаётся единственной великой морской державой, у которой отсутствует действующая правовая база в этой сфере.

Восстановление института призового судопроизводства требует решений на трёх уровнях: законодательном, организационном и ведомственном.

На законодательном уровне необходимо принять федеральный закон «О призовом судопроизводстве в Российской Федерации», закон должен закрепить следующее, рассмотрение дел о правомерности захвата торговых судов и грузов в период вооружённого конфликта на море - исключительная компетенция арбитражных судов субъектов Федерации, в пределах территории которых расположен порт приписки захватившего военного корабля или порт привода приза. Призовые дела рассматриваются по правилам Арбитражного процессуального кодекса с учётом особенностей, установленных данным законом, в состав суда первой инстанции входят профессиональный судья и два арбитражных заседателя-эксперта [12], закон инкорпорирует ключевые материальные нормы: понятия военной контрабанды, непрерывного рейса, основания для захвата нейтральных судов, иммунитеты от захвата (рыболовные, научные, госпитальные суда), предусматриваются закрытые заседания для рассмотрения доказательств, содержащих государственную тайну, ускоренные сроки и особый порядок доказывания с учётом специфики сбора доказательств в боевой обстановке.

На организационном уровне принципиальным является формирование корпуса арбитражных заседателей-экспертов по призовым делам, опыт Италии, Франции и Германии убедительно показывает на то, что профессиональный юрист без специальных знаний в области военно-морских операций и торгового мореплавания не способен дать компетентную оценку законности захвата. Кандидаты в заседатели должны отвечать дополнительным требованиям по сравнению со стандартными нормами Федерального закона от 30 мая 2001 года № 70-ФЗ «Об арбитражных заседателях»: возраст от 30 лет, высшее военно-морское, транспортное или инженерно-техническое образование, не менее 10 лет практической работы в структурах ВМФ, торговом мореплавании в должности капитана или старшего помощника, либо в сфере морского права [13].

Процедура формирования списков предполагает следующий порядок: выдвижение кандидатур Торгово-промышленной палатой РФ и ветеранскими организациями ВМФ; предварительный отбор в Главном управлении кадров Министерства обороны с привлечением экспертов Министерства транспорта; утверждение кандидатов министром обороны; окончательное утверждение Пленумом Верховного суда РФ. Итоговые списки формируются для каждого арбитражного суда субъекта, имеющего выход к морю, вся процедура

регулируется специальной инструкцией, утверждённой совместным приказом Министерства обороны и Министерства транспорта.

На ведомственном уровне требуется разработать новый раздел Корабельного устава ВМФ или отдельную инструкцию - «Порядок останова, осмотра, обыска, захвата и отвода торговых судов в условиях вооружённого конфликта на море». Документ должен регламентировать: основания правомерного требования об остановке; правила визуального и документального осмотра с перечнем обязательных к проверке судовых документов; порядок обыска с соблюдением принципа пропорциональности; правила формирования и действий призывной команды; требования к первичной процессуальной документации (акт осмотра, протокол опроса капитана, опись изъятых документов и грузов), которая становится доказательной базой в суде; процедуру передачи судна капитану порта [14].

Оптимальным представляется двухэтапный подход, на первом этапе - оперативная интеграция призового судопроизводства в систему арбитражных судов с использованием существующей процессуальной базы, это позволит в сжатые сроки ликвидировать правовой вакуум, не дожидаясь создания специализированного органа.

На втором этапе, после накопления практики и кадрового потенциала, - создание автономного федерального призового суда, такой суд сформирует постоянный корпус судей с исключительной экспертизой, повысит скорость и предсказуемость решений и даст серьёзный сигнал международному сообществу о готовности России обеспечивать правовые механизмы разрешения споров [15].

На основе проведенного анализа обоснована необходимость восстановления института призового суда в Российской Федерации. Разработана стратегия двухэтапного подхода: на первом этапе предлагается интеграция призового судопроизводства в систему арбитражных судов с созданием специализированного корпуса арбитражных заседателей-экспертов, а на втором, в перспективе - формирование автономного федерального призового суда. Сформулированы конкретные предложения по совершенствованию правовой базы, включающие:

1. разработку и принятие федерального закона «О призовом судопроизводстве в Российской Федерации»;
2. создание механизма отбора и утверждения арбитражных заседателей по призовым делам с участием Минобороны и Минтранса России;
3. актуализацию ведомственных инструкций ВМФ РФ, детально регламентирующих процедуры останова, осмотра, обыска, захвата и отвода судов;
4. дипломатические инициативы по развитию факультативного международного арбитража и участию в кодификации норм призового права.

Практическая значимость исследования определяется тем, что его результаты могут быть непосредственно использованы в законотворческой деятельности, при разработке ведомственных нормативных актов, в правоприменительной практике и в учебном процессе.

Проведенное исследование открывает ряд перспективных направлений для дальнейших научных изысканий. К ним относятся: изучение правового статуса и порядка захвата беспилотных (автономных) судов; разработка процессуальных стандартов для доказывания в призовом суде фактов кибератак и использования цифровых активов в качестве военной контрабанды; анализ правового режима новых категорий грузов (например, оборудования для подводных интернет-кабелей); прогностические исследования роли призовых судов в защите национальных интересов в стратегически важных регионах, таких как Арктика. Дальнейшая разработка этих проблем будет способствовать формированию адекватных и эффективных правовых механизмов, обеспечивающих баланс между военной необходимостью и верховенством права в морских пространствах XXI века.

Пристатейный библиографический список:

1. Сидорченко В.Ф. Морские призывы. - СПб.: Юридический центр «Пресс», 2005.
2. Большой юридический словарь / под ред. А.В. Малько. - М.: Проспект, 2009.
3. Гагская конвенция (VI) о положении неприятельских торговых судов при начале военных действий, 18 октября 1907 г.
4. Парижская декларация о морском праве, 16 апреля 1856 г.
5. Лондонская декларация о праве морской войны, 26 февраля 1909 г. // American Journal of International Law. 1909. Vol. 3. Suppl. P. 179-220.
6. Руководство Сан-Ремо по международному праву, применимому к вооружённым конфликтам на море / подгот. группой экспертов под эгидой Международного института гуманитарного права. - Женева, 1994.

7. Каченовский Д.И. О каперах и призовом судопроизводстве в отношении к нейтральной торговле. - Харьков, 1865.
8. Положение о морских призах 1895 года с приложенными инструкциями. - СПб., 1895.
9. Decreto del Duce del Fascismo e Capo del Governo: Leggi e usi della guerra e neutralità. 8 luglio 1938, n. 1415.
10. Журавель В.П. Арктика в 2023 г.: международный и российский аспекты // Научно-аналитический вестник Института Европы РАН. 2024. № 3. С. 90-105.
11. Арбитражный процессуальный кодекс Российской Федерации от 24 июля 2002 г. № 95-ФЗ, ст. 17.
12. Федеральный закон от 30 мая 2001 г. № 70-ФЗ «Об арбитражных заседателях арбитражных судов субъектов Российской Федерации».
13. Корабельный устав Военно-Морского Флота Российской Федерации (КУ ВМФ-2001). - М.: Воениздат, 2002.
14. Оппенгейм Л. Международное право: в 2 т. / пер. с 6-го англ. изд. под ред. Х. Лаутерпахта. - М.: ИЛ, 1955. - Т. 2, п/т 1.

Для цитирования: Яковлев Д.В. Участие России в международных климатических соглашениях / научн.рук. Н.А.Чернядьева, д.ю.н., доцент, профессор кафедры Международного и морского права ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова // Океанский менеджмент. - 2026. - № 1(35). - С. 6-12.

Яковлев Д.В.

Yakovlev D.V.

Аспирант кафедры международного и морского права,
5.1.5. Международно-правовые науки,
ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова

Научный руководитель:

Чернядьева Н.А.

Chernyadyeva N.A.

д.ю.н., доцент.

Профессор кафедры международного и морского права,
ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова

УЧАСТИЕ РОССИИ В МЕЖДУНАРОДНЫХ КЛИМАТИЧЕСКИХ СОГЛАШЕНИЯХ

Аннотация. В статье рассматривается участие Российской Федерации в формировании и реализации международного правового режима в области изменения климата, а также анализируется национальная нормативно-правовая база, которая регулирует климатическую политику государства. Проанализированы ключевые международные документы. Сделан вывод о поступательном характере интеграции международных обязательств в национальную правовую систему и необходимости дальнейшего синхронного (взаимного) совершенствования нормативной базы.

Ключевые слова: Российская Федерация; международное климатическое право; Парижское соглашение; Киотский протокол; РКИК ООН; национальное законодательство; климатическая политика; выбросы парниковых газов; устойчивое развитие.

RUSSIA'S PARTICIPATION IN INTERNATIONAL CLIMATE AGREEMENTS

Abstract. The article examines the participation of the Russian Federation in the formation and implementation of the international legal framework on climate change, as well as analyzes the national legal system governing the country's climate policy. The study focuses on the key international instruments. The conclusion was drawn about the progressive nature of the integration of international obligations into the national legal system and the need for further synchronous (mutual) improvement of the regulatory framework.

Keywords: Russian Federation; international climate law; Paris Agreement; Kyoto Protocol; UNFCCC; national legislation; climate policy; greenhouse gas emissions; sustainable development.

Современные глобальные вызовы, связанные с изменением климата, оказывают существенное воздействие на экономическое развитие, экологическую устойчивость и международную безопасность. Нарастающие климатические риски обусловили необходимость формирования единой международной правовой системы, направленной на координацию усилий государств по снижению антропогенного воздействия на климатическую систему Земли. В этой связи ключевое значение приобретают международные климатические соглашения, определяющие правовые рамки, механизмы и обязательства государств в области снижения выбросов парниковых газов и адаптации к изменению климата.

Российская Федерация, являясь одним из крупнейших государств мира и значимым участником глобальной энергетической системы, занимает особое место в международном климатическом процессе. Присоединившись к основополагающим международным документам — Рамочной конвенции ООН об изменении климата 1992 года, Киотскому протоколу 1997 года и Парижскому соглашению 2015 года, —

Россия взяла на себя ряд обязательств по переходу к низкоуглеродной экономике, развитию возобновляемых источников энергии и внедрению механизмов регулирования выбросов парниковых газов.

При этом национальная климатическая политика России формируется с учетом как международных правовых норм, так и особенностей внутреннего социально-экономического устройства, природно-климатических условий и приоритетов государственной энергетической стратегии.

На современном этапе нормативно-правовая база Российской Федерации в сфере климатического регулирования активно развивается. Принятые федеральные законы, указы Президента и стратегические документы — такие как Указ Президента РФ от 4 ноября 2020 г. № 666 «О сокращении выбросов парниковых газов», Федеральный закон от 2 июля 2021 г. № 296-ФЗ «Об ограничении выбросов парниковых газов», а также «Стратегия социально-экономического развития Российской Федерации с низким уровнем выбросов парниковых газов до 2050 года» — формируют основу для интеграции международных климатических обязательств в национальную правовую систему.

В условиях глобального энергетического перехода и нарастающего внимания к вопросам климатической отчетности, устойчивого развития и углеродной нейтральности именно правовая основа становится ключевым инструментом обеспечения баланса между экономическими интересами и экологической безопасностью.

1. Международные климатические документы и участие Российской Федерации. Международно-правовое регулирование в области изменения климата формируется на основе системы универсальных договоров, заключённых под эгидой Организации Объединённых Наций. Эти документы закрепляют правовые принципы, обязательства государств и механизмы сотрудничества в сфере предотвращения глобального потепления и адаптации к его последствиям. К числу основных международных климатических актов, определяющих содержание правового режима, относятся Рамочная конвенция ООН об изменении климата 1992 года (РКИК ООН), Киотский протокол 1997 года и Парижское соглашение 2015 года. Российская Федерация является участником всех указанных документов, что подтверждает её вовлечённость в глобальную систему климатического управления.

1.1. Рамочная конвенция Организации Объединённых Наций об изменении климата 1992 года (РКИК ООН). РКИК ООН¹, принятая 9 мая 1992 года и вступившая в силу 21 марта 1994 года, стала первым универсальным международным договором, направленным на предотвращение опасных антропогенных воздействий на климатическую систему Земли. Конвенция закрепила основные принципы международного сотрудничества, включая принцип «общей, но дифференцированной ответственности» государств, признание особой уязвимости развивающихся стран, а также необходимость учета данных при разработке климатической политики.

В соответствии со статьёй 2 Конвенции её цель заключается в стабилизации концентрации парниковых газов в атмосфере на уровне, предотвращающем опасное антропогенное вмешательство в климатическую систему. РКИК ООН не содержит конкретных количественных обязательств по сокращению выбросов, однако создала институциональную основу для их последующего принятия в рамках протоколов и соглашений, задавала странам-участникам необходимый вектор развития.

Российская Федерация подписала РКИК ООН 13 июня 1992 года и ратифицировала её 4 ноября 1994 года. С этого момента Россия приобрела статус Стороны Конвенции и обязалась регулярно представлять национальные доклады о выбросах парниковых газов, мерах по их ограничению и стратегиях адаптации. Присоединение к Конвенции стало важным шагом в признании Россией глобальной ответственности за климатические изменения и интеграции в международную систему экологического управления.

1.2. Киотский протокол 1997 года. Киотский протокол к РКИК ООН², принятый 11 декабря 1997 года стал первым международным документом, установившим юридически обязательные количественные обязательства по сокращению выбросов парниковых газов для промышленно развитых стран. Протокол ввёл ряд инновационных механизмов реализации обязательств: международную торговлю квотами на выбросы, механизм совместного осуществления (JI) и механизм чистого развития (CDM). Эти инструменты позволили странам гибко подходить к выполнению своих обязательств и стимулировали развитие «углеродных» проектов.

Российская Федерация 11 марта подписала Киотский протокол, подтвердив намерение выполнять положения РКИК ООН по сокращению выбросов, ратифицировала Киотский протокол 4 ноября 2004 года (Федеральный закон № 128-ФЗ). Государственная Дума одобрила 22 октября 2004 г., Совет Федерации — 27 октября 2004 г., Президент РФ подписал 4 ноября 2004 г., и Протокол для Российской Федерации вступил в силу через 5 дней после депонирования Российской Федерацией ратификационной грамоты (5 ноября 2004 г.) - 16 февраля 2005 года.

Для России участие в Киотском протоколе имело двойственное значение: с одной стороны, обязательства по сокращению выбросов были взяты на уровне 1990 года, что фактически не создавало новых ограничений; с другой — страна получила возможность участвовать в международных

¹ https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/climate_framework_conv.shtml?ysclid=mhvpgiyz11412181906

² https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/kyoto.shtml?ysclid=mhvsqz5y133982141

финансовых механизмах по достижению углеродной нейтральности и привлекать инвестиции в экологические проекты.

Первый период обязательств по Киотскому протоколу начался 1 января 2008 года и завершился 31 декабря 2012 года. В рамках Киотского протокола России было предписано сохранить среднегодовые выбросы в 2008–2012 годах на уровне 1990 года. Это было одним из ключевых обязательств страны в рамках первого периода.

Во втором периоде обязательств (2013–2020 гг.) Россия участвовать не планировала. Это связано с тем, что Киотский протокол не получил достаточного числа ратификаций для вступления в силу во втором периоде, а также с позицией России, которая не видела для себя экономических выгод в продолжении участия на тех же условиях.

В 2015 году на смену Киотскому протоколу пришло Парижское соглашение, которое было принято 12 декабря 2015 года на 21-й конференции Сторон Рамочной конвенции ООН об изменении климата (РКИК). Россия приняла Парижское соглашение 21 сентября 2019 года постановлением Правительства РФ №1228. Важно отметить, что в данном случае использовалась форма «принятия», а не ратификации, так как по Федеральному закону «О международных договорах Российской Федерации» № 101-ФЗ от 15.07.1995¹ ратификация требовалась только для договоров, которые влекут изменение внутреннего законодательства или касаются территориального разграничения. Парижское соглашение под эти критерии не подпадало.

1.3. Парижское соглашение 2015 года. Парижское соглашение², принятое 12 декабря 2015 года стало новым этапом в развитии международного климатического режима, основанного на универсальном характере обязательств для всех государств. В отличие от Киотского протокола, Парижское соглашение не устанавливает жёстких количественных квот, а закрепляет систему национально определяемых вкладов (Nationally Determined Contributions, NDCs), которые государства формируют самостоятельно, исходя из своих возможностей и приоритетов.

Основная цель Парижского соглашения — удержание роста средней глобальной температуры в пределах 2 °С по сравнению с доиндустриальным уровнем и стремление ограничить её повышение до 1,5 °С. Кроме того, соглашение предусматривает меры по адаптации и финансовой поддержки развивающимся странам, а также сформировало новые критерии отчётности и прозрачности.

Российская Федерация подписала Парижское соглашение 22 апреля 2016 года и ратифицировала его в 2019 году (Распоряжение Правительства РФ от 21 сентября 2019 г. № 1228-р³). В соответствии с соглашением Россия утвердила свой национально определяемый вклад, предполагающий сокращение выбросов парниковых газов до уровня 70–75 % от уровня 1990 года к 2030 году с учетом максимально возможного поглощения углерода лесами.

Парижское соглашение стимулировало активизацию внутреннего климатического регулирования в Российской Федерации. Вслед за его ратификацией были разработаны стратегические документы, направленные на достижение климатических целей, включая Указ Президента РФ № 666 от 2020 г.⁴ и Стратегию низкоуглеродного развития до 2050 года⁵. Тем самым Россия продемонстрировала готовность интегрировать международные климатические принципы в национальную систему государственного управления.

1.4. Значение участия Российской Федерации в международных климатических соглашениях. Участие Российской Федерации в ключевых международных климатических соглашениях подтверждает её готовность к активному вкладу в решение глобальной проблемы изменения климата. При этом российская позиция традиционно основывается на необходимости учёта национальных особенностей, устойчивости экономического развития и баланса между экологическими и энергетическими интересами.

Институциональное участие в климатических соглашениях позволило России стать полноправным участником глобальных переговорных процессов, получить доступ к механизмам международного финансирования и обмена технологиями, а также развивать внутреннюю нормативно-правовую и методологическую базу в сфере учёта выбросов и регулирования углеродного следа. В совокупности это формирует основу для постепенного перехода к устойчивой и экологически сбалансированной модели экономического развития с учетом своих национальных интересов.

2. Национальная нормативно-правовая база Российской Федерации в сфере климатического регулирования. Формирование национальной правовой системы в области климатического регулирования в Российской Федерации представляет собой сложный и поэтапный процесс, отражающий постепенное осознание государством необходимости системного подхода к управлению климатическими рисками и интеграции международных обязательств в национальное законодательство. Развитие нормативно-правовой базы России в этой сфере обусловлено как участием в

¹ https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_7258/

² <https://www.un.org/ru/climatechange/paris-agreement?ysclid=mhvs3v7pjj852783326>

³ <https://sudact.ru/law/postanovlenie-pravitelstva-rf-ot-21092019-n-1228/?ysclid=mhw6eyopou242908615>

⁴ <https://sudact.ru/law/ukaz-prezidenta-rf-ot-04112020-n-666/?ysclid=mhw6giastp570991081>

⁵ <http://government.ru/docs/43708/>

международных климатических соглашениях, так и внутренними потребностями обеспечения экологической безопасности, устойчивого развития и соответствующей модернизации экономики.

2.1. Этапы становления и общие принципы национальной климатической политики. Первые законодательные и стратегические акты, затрагивающие вопросы климатического регулирования, появились в Российской Федерации в конце 1990-х — начале 2000-х годов, в период активного участия страны в Киотском протоколе. Основной упор в тот период делался на энергоэффективность, модернизацию промышленности и снижение загрязнения атмосферного воздуха. Постепенно климатическая политика стала рассматриваться как самостоятельное направление государственной экологической и экономической стратегии.

На современном этапе развитие климатического законодательства России строится на ряде базовых принципов:

1. Принцип устойчивого развития — ориентация на баланс между экономическим ростом, социальной стабильностью и сохранением окружающей среды;
2. Принцип научной обоснованности — необходимость учета данных климатического мониторинга и научных прогнозов при принятии управленческих решений;
3. Принцип дифференцированной ответственности — распределение климатических обязательств с учётом особенностей регионов, отраслей и социально-экономических условий;
4. Принцип интеграции — включение климатических аспектов в стратегические и отраслевые программы государства.

Эти принципы нашли отражение как в стратегических документах, так и в конкретных нормативных актах федерального уровня.

2.2. Федеральные законы и подзаконные акты. Ключевым законодательным актом, регулирующим вопросы сокращения выбросов парниковых газов, является Федеральный закон от 2 июля 2021 г. № 296-ФЗ «Об ограничении выбросов парниковых газов»¹. Закон стал первым комплексным документом, закрепившим правовые основы функционирования системы климатического регулирования в России.

Он определяет категории хозяйствующих субъектов, обязанных вести учёт выбросов, порядок представления отчётности и механизм государственного регулирования. Закон вводит понятие «углеродного баланса» и предусматривает возможность реализации климатических проектов, направленных на снижение или предотвращение выбросов.

В развитие данного закона Правительством Российской Федерации приняты Постановления № 1042 от 14 июня 2022 г.² и № 415 от 25 марта 2023 г.³, регулирующие порядок инвентаризации выбросов парниковых газов и ведения государственного реестра углеродных единиц. Эти акты формируют основу для функционирования национального углеродного рынка и обеспечивают прозрачность климатических данных.

Кроме того, вопросы климатической политики отражены в ряде других нормативных актов:

- Федеральный закон «Об охране окружающей среды» от 10 января 2002 г. № 7-ФЗ⁴, устанавливающий общие принципы экологической политики государства и обязанности юридических лиц по охране атмосферного воздуха;
- Федеральный закон «Об энергосбережении и о повышении энергетической эффективности» от 23 ноября 2009 г. № 261-ФЗ⁵, направленный на сокращение энергопотребления и косвенное снижение выбросов парниковых газов;
- Федеральный закон «Об охране атмосферного воздуха» от 4 мая 1999 г. № 96-ФЗ⁶, регулирующий предельно допустимые выбросы и стандарты качества атмосферного воздуха.

Совокупность указанных актов образует правовой фундамент климатической политики, интегрируя вопросы выбросов, энергоэффективности и охраны окружающей среды в единую систему регулирования.

2.3. Указы Президента и стратегические документы. Значительное влияние на развитие климатического законодательства оказали указы Президента Российской Федерации, определившие общие стратегические направления государственной климатической политики.

Особое место занимает Указ Президента РФ от 4 ноября 2020 г. № 666 «О сокращении выбросов парниковых газов»⁷, который установил цель по снижению выбросов до уровня не более 70 % от показателя 1990 года к 2030 году. Этот документ впервые закрепил целевые ориентиры в области декарбонизации и обозначил приоритетные направления государственной деятельности, включая

¹ <http://www.kremlin.ru/acts/bank/47013>

² <http://government.ru/docs/all/141369/>

³ <http://government.ru/docs/all/146624/>

⁴ <http://www.kremlin.ru/acts/bank/17718>

⁵ <http://www.kremlin.ru/acts/bank/30163>

⁶ <http://www.kremlin.ru/acts/bank/13789>

⁷ <http://www.kremlin.ru/acts/bank/45990>

развитие климатических проектов, внедрение наилучших доступных технологий и совершенствование системы государственного мониторинга.

Не менее значимым является Указ Президента РФ от 7 мая 2024 года № 309 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года»¹. Документ включает общие положения, связанные с экологическим благополучием и адаптацией к изменениям климата. В числе национальных целей развития РФ указана «экологическое благополучие». Для её достижения установлены в том числе и такие задачи:

- поэтапное снижение к 2036 году в два раза выбросов опасных загрязняющих веществ, оказывающих наибольшее негативное воздействие на окружающую среду и здоровье человека, в городах с высоким и очень высоким уровнем загрязнения атмосферного воздуха;
- ликвидация до конца 2030 года не менее чем 50 опасных объектов накопленного вреда окружающей среде, утилизация и обезвреживание к 2036 году не менее чем 50% общего объёма отходов I и II классов опасности;

Кроме того, в Указе № 309 предусмотрено утверждение и реализация программ адаптации к изменениям климата на федеральном, региональном и корпоративном уровнях; а также создание национальной системы мониторинга климатически активных веществ.

В контексте долгосрочного планирования ключевым документом стала «Стратегия социально-экономического развития Российской Федерации с низким уровнем выбросов парниковых газов до 2050 года» (утверждена распоряжением Правительства РФ от 29 октября 2021 г. № 3052-р)². Стратегия определяет комплекс мер по развитию низкоуглеродных технологий, углеродному регулированию, лесному поглощению и адаптации экономики к климатическим рискам.

Кроме того, Концепция долгосрочного развития Российской Федерации до 2030 года и Экологическая доктрина Российской Федерации (утверждена распоряжением Правительства РФ от 31 августа 2002 г. № 1225-р)³ содержат положения о необходимости интеграции климатической составляющей в национальную экологическую и энергетическую политику.

В 2023 году утверждена обновлённая Климатическая доктрина РФ, которая впервые поставила цель достижения углеродной нейтральности России к 2060 году (Указ Президента РФ №812⁴). Доктрина стала обновлённой основой для разработки федеральных, региональных и отраслевых программ и планов действий в сфере климатической политики и заменила доктрину 2009 года, ее ключевые положения.

Целями нового стратегического документа стали:

достижение баланса между антропогенными выбросами парниковых газов и их поглощением не позднее 2060 года с учётом национальных интересов и приоритетов социально-экономического развития;

технологическая нейтральность (равнозначность всех технологий декарбонизации, включая атомную и гидроэнергетику), сбалансированность действий для устойчивого развития, учёт экономических, социальных и экологических последствий климатических изменений – указаны как основными принципами;

сокращение выбросов парниковых газов к 2030 году до 54% от уровня 1990 года, увеличение поглощающей способности экосистем, развитие нормативно-правовой базы и инструментов для снижения выбросов рассматриваются доктриной как дополнительные задачи.

Вместе с этим со стороны Российской Федерации отмечено подтверждение выполнения международных обязательств, включая Парижское соглашение 2015 года, и готовность к участию в новых международных инициативах.

2.4. Региональные и пилотные инициативы. Помимо федерального уровня активно развиваются и региональные климатические проекты. Наиболее известным является пилотный проект на территории Сахалинской области, направленный на создание регионального углеродного рынка и достижение статуса «углеродно-нейтрального региона». Сахалинская область должна стать первым углеродно-нейтральным российским регионом, это когда состояние баланса между антропогенными выбросами парниковых газов и их поглощением, при котором масса антропогенных выбросов парниковых газов должна не превышает массу их поглощения за календарный год. Проект реализуется в соответствии с Федеральным законом № 34-ФЗ от 06.03.2022 и служит моделью для распространения подобных практик в других субъектах Российской Федерации.

В рамках региональных стратегий также разрабатываются программы климатической адаптации, мониторинга выбросов и компенсационных мероприятий, включая лесовосстановление и развитие возобновляемых источников энергии. Эти инициативы свидетельствуют о постепенном переходе от декларативного подхода к практической реализации климатической политики на местах.

Заключение. Проведённый анализ показал, что участие Российской Федерации в международных климатических соглашениях и развитие национальной нормативно-правовой базы в

¹ <http://www.kremlin.ru/acts/bank/50542>

² <http://static.government.ru/media/files/ADKkCzp3fWO32e2yA0BhtIpyzWfHaiUa.pdf>

³ https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/official_documents/1688732/

⁴ <http://www.kremlin.ru/acts/bank/49910>

сфере климатического регулирования представляют собой взаимосвязанные и взаимообусловленные процессы, отражающие общую работу по участию России в становлении и развитии международной глобальной системы климатического регулирования.

Присоединение к Рамочной конвенции ООН об изменении климата, Киотскому протоколу и Парижскому соглашению стало важным этапом формирования правовых основ государственной климатической политики. Эти документы не только определили международные обязательства России, но и способствовали становлению внутреннего правового и институционального механизма регулирования выбросов парниковых газов. Таким образом, международно-правовые нормы стали катализатором формирования российской климатической правовой архитектуры.

На национальном уровне Россия прошла путь от фрагментарного подхода к комплексному регулированию климатических вопросов. Принятие Федерального закона № 296-ФЗ «Об ограничении выбросов парниковых газов», утверждение Климатической доктрины Российской Федерации, а также реализация пилотных проектов по созданию углеродных рынков свидетельствуют о переходе к институционализированной модели климатического управления. Государство последовательно формирует правовые и организационные условия для учёта выбросов, стимулирования климатических проектов и привлечения инвестиций в низкоуглеродные технологии.

В то же время, несмотря на достигнутый прогресс, российская система климатического регулирования сталкивается с рядом вызовов. К ним относятся недостаточная интеграция климатических аспектов в отраслевое законодательство, отсутствие единого кодифицированного акта о климатической политике, а также необходимость дальнейшего развития механизмов рыночного обращения углеродных единиц. Решение этих задач требует укрепления межведомственного взаимодействия, совершенствования статистического учёта выбросов и расширения научно-технического потенциала в сфере климатического моделирования и прогнозирования.

В настоящий момент нельзя не учитывать санкционное давление — после 2022 года затруднена реализация совместных климатических проектов с западными партнёрами, что потребовало переориентации на сотрудничество с «дружественными» странами. Стало очевидно, что требуется устранять технологическую зависимость, необходимо развивать собственные технологии для снижения выбросов и самостоятельной адаптации к климату.

В перспективе развитие правового регулирования климатической политики Российской Федерации должно быть направлено на достижение баланса между международными обязательствами, национальными интересами и социально-экономическими реалиями. Укрепление правовых механизмов климатического управления, повышение прозрачности и эффективности системы отчётности, а также стимулирование бизнеса к внедрению экологически чистых технологий будут способствовать укреплению международного имиджа России как ответственного участника глобального климатического процесса.

Тем самым, взаимодействие международного и национального климатического права в российском контексте формирует основу для выработки устойчивой, научно обоснованной и юридически согласованной климатической политики, отвечающей современным вызовам и долгосрочным интересам государства.

Пристатейный библиографический список:

I. Международно-правовые акты и документы

1. Рамочная конвенция Организации Объединённых Наций об изменении климата (РКИК ООН) // Принята Резолюцией Генеральной Ассамблеи ООН № 48/189 от 9 мая 1992 г. — Вступила в силу для Российской Федерации 29 марта 1995 г. — [Электронный ресурс]. — URL: <https://unfccc.int> (дата обращения: 12.11.2025).
2. Киотский протокол к Рамочной конвенции ООН об изменении климата (Киото, 11 декабря 1997 г.) // СЗ РФ. — 2005. — № 11. — Ст. 905.
3. Парижское соглашение (Paris Agreement) // Принято на 21-й сессии Конференции Сторон РКИК ООН (Париж, 12 декабря 2015 г.). — Вступило в силу 4 ноября 2016 г. — Ратифицировано Распоряжением Правительства РФ от 21.09.2019 № 1228-р. — [Электронный ресурс]. — URL: <https://unfccc.int/process-and-meetings/the-paris-agreement> (дата обращения: 12.11.2025).
4. Конвенция Организации Объединённых Наций по морскому праву (UNCLOS) (Монтего-Бей, 10 декабря 1982 г.) // Официальный текст опубликован в СЗ РФ. — 1997. — № 48. — Ст. 5493.
5. Повестка дня в области устойчивого развития до 2030 года (Agenda 2030) // Принята Резолюцией Генеральной Ассамблеи ООН № 70/1 от 25 сентября 2015 г. — [Электронный ресурс]. — URL: <https://sdgs.un.org/2030agenda> (дата обращения: 12.11.2025).
6. Доклады Межправительственной группы экспертов по изменению климата (IPCC Reports) // Шестой оценочный доклад (AR6). — Женева: IPCC, 2021–2023. — [Электронный ресурс]. — URL: <https://www.ipcc.ch> (дата обращения: 12.11.2025).

II. Нормативно-правовые акты Российской Федерации

7. Федеральный закон от 15.07.1995 N 101-ФЗ (ред. от 08.12.2020) "О международных договорах Российской Федерации" // СЗ РФ. — 1995. — № 29. — Ст. 2757.
8. Федеральный закон от 10.01.2002 № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды» // СЗ РФ. — 2002. — № 2. — Ст. 133.
9. Федеральный закон от 23.11.2009 № 261-ФЗ «Об энергосбережении и о повышении энергетической эффективности» // СЗ РФ. — 2009. — № 48. — Ст. 5711.
10. Федеральный закон от 02.07.2021 № 296-ФЗ «Об ограничении выбросов парниковых газов» // СЗ РФ. — 2021. —

№ 27. — Ст. 5198.

11. Федеральным законом от 06.03.2022 № 34-ФЗ «О проведении эксперимента по ограничению выбросов парниковых газов в отдельных субъектах Российской Федерации» // СЗ РФ. — 2022. — № 10. — Ст. 1391.

12. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 21.09.2019 № 1228-р «О принятии Парижского соглашения» // СЗ РФ. — 2019. — № 39. — Ст. 5392.

13. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 29.10.2021 № 3052-р «Об утверждении Стратегии социально-экономического развития Российской Федерации с низким уровнем выбросов парниковых газов до 2050 года» // СЗ РФ. — 2021. — № 45. — Ст. 7832.

14. Указ Президента Российской Федерации от 19.04.2017 № 176 «О Стратегии экологической безопасности Российской Федерации на период до 2025 года» // СЗ РФ. — 2017. — № 17. — Ст. 2546.

15. Указ Президента Российской Федерации от 26.10.2024 года № 812 «Об утверждении Климатической доктрины Российской Федерации» [Электронный ресурс]. — URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/49910> (дата обращения: 12.11.2025)

16. Указ Президента Российской Федерации от 07.05.2024 года № 309 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года» [Электронный ресурс]. — URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/50542> (дата обращения: 12.11.2025)

17. Постановление Правительства РФ от 21.12.2022 № 2431 «Об утверждении Правил функционирования системы государственного учёта выбросов парниковых газов» // СЗ РФ. — 2022. — № 52. — Ст. 9334.

III. Научные и аналитические источники

14. Баранов, А. П. Международно-правовые механизмы реализации Парижского соглашения: баланс интересов и проблемы имплементации // *Международное право и международные организации*. — 2021. — № 4. — С. 15–28.

15. Кокорин, А. О. Парижское соглашение по климату и его значение для России // *Природоохранное право*. — 2020. — № 2. — С. 10–17.

16. Фролова, Н. В. Участие Российской Федерации в международных климатических соглашениях: правовые и институциональные аспекты // *Вестник международного публичного и частного права*. — 2022. — № 3. — С. 57–68.

17. UNEP. *Emissions Gap Report 2023: Broken Record — Temperatures Hit New Highs*. — Nairobi: United Nations Environment Programme, 2023. — [Электронный ресурс]. — URL: <https://www.unep.org/resources/emissions-gap-report-2023> (дата обращения: 12.11.2025).

18. World Economic Forum. *Global Risks Report 2024*. — Geneva: WEF, 2024. — [Электронный ресурс]. — URL: <https://www.weforum.org/publications/global-risks-report-2024/> (дата обращения: 12.11.2025).

19. Stop Ecocide Foundation. *Definition of Ecocide Proposed by Independent Expert Panel (2021)*. — [Электронный ресурс]. — URL: <https://www.stopecocide.earth/legal-definition> (дата обращения: 12.11.2025).



РАЗДЕЛ II. МОРСКОЕ ПРАВО

Для цитирования: Галанова О.О. Правовое регулирование безопасности транспортировки углеводородов по северному морскому пути / кафедра Международного и морского права ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова // Океанский менеджмент. - 2026. - № 1(35). - С. 13-16.

Галанова О.О.

Galanova O.O.

магистрант программы

«Морское право и правовое регулирование морского предпринимательства»,

ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТИРОВКИ УГЛЕВОДОРОДОВ ПО СЕВЕРНОМУ МОРСКОМУ ПУТИ

Аннотация. В статье анализируется система правового регулирования безопасности транспортировки углеводородов по Северному морскому пути. Выявлены ключевые пробелы действующего законодательства, связанные с отсутствием единых критериев категоризации судов, противоречиями между требованиями классификационных обществ и недостаточной детализацией экологической ответственности. Предложены направления модернизации правовой базы через принятие специализированного федерального закона, развитие международного сотрудничества и внедрение цифровых систем мониторинга для обеспечения баланса между экономическими интересами и безопасностью транспортировки углеводородов в условиях Арктического региона.

Ключевые слова: Северный морской путь, транспортировка углеводородов, правовое регулирование, Полярный кодекс, экологическая безопасность, Арктическая зона.

LEGAL REGULATION OF THE SAFETY OF HYDROCARBON TRANSPORTATION ALONG THE NORTHERN SEA ROUTE

Abstract. The article analyzes the system of legal regulation of the safety of hydrocarbon transportation along the Northern Sea Route. The key gaps in the current legislation are identified, including the lack of unified criteria for ship categorization, contradictions between the requirements of classification societies, and insufficient detail of environmental liability. The paper proposes directions for modernizing the legal framework through the adoption of a specialized federal law, the development of international cooperation, and the introduction of digital monitoring systems in order to ensure a balance between economic interests and the safety of hydrocarbon transportation in the Arctic region.

Keywords: Northern Sea Route, hydrocarbon transportation, legal regulation, Polar Code, environmental safety, Arctic zone.

Развитие Арктической зоны Российской Федерации в последние годы приобрело статус стратегического национального приоритета. Северный морской путь выступает ключевой транспортной артерией, связывающей европейские и дальневосточные порты через акваторию Северного Ледовитого океана. Арктическая зона РФ обладает колоссальными запасами углеводородного сырья, что определяет ключевую роль региона в энергетической безопасности страны. Транспортировка углеводородов по Северному морскому пути занимает доминирующее положение в структуре грузопотока: в 2025 году сжиженный природный газ, нефть и нефтепродукты составили 86% от общего объема перевезенных грузов¹.

Интенсивное освоение арктических месторождений и рост объемов морских перевозок углеводородов актуализируют вопросы правового обеспечения безопасности судоходства в экстремальных климатических условиях. Суровые природные факторы, ледовая обстановка и удаленность региона создают повышенные риски аварийных ситуаций с потенциально опасными экологическими последствиями. Система правового регулирования судоходства в арктических водах опирается как на международные нормы, так и на национальные акты, однако практика её применения показывает необходимость дальнейшего совершенствования нормативной базы.

Цель настоящего исследования заключается в анализе системы правового регулирования безопасности транспортировки углеводородов по Северному морскому пути и выявлении направлений ее оптимизации.

Правовое регулирование транспортировки углеводородов по Северному морскому пути представляет собой многоуровневую систему, сочетающую международные договоры и национальные нормативные акты.

Конвенция ООН по морскому праву 1982 года выступает основополагающим международным документом, регулирующим правовой статус арктических акваторий. Особое значение для СМП имеет статья 234 Конвенции, которая наделяет прибрежные государства правом принимать недискриминационные законы для предотвращения загрязнения морской среды с судов в покрытых

¹ В 2025 году по Северному морскому пути перевезли свыше 37 миллионов тонн грузов: Как меняется маршрут// Российская газета. URL: <https://rg.ru/2026/01/19/led-tronulsia.html> (дата обращения: 17.01.2026).

льдами районах¹. Данная норма признается в научной литературе как «арктическое исключение», позволяющее вводить требования более строгие, чем международные стандарты, включая регулирование проектирования и комплектования судов².

Полярный кодекс Международной морской организации, вступивший в силу 1 января 2017 года, устанавливает обязательные требования к проектированию, конструкции, оборудованию и эксплуатации судов в полярных водах. Кодекс содержит положения о минимизации обледенения судовых конструкций, оснащении специальными средствами удаления льда, запрете выбросов мусора и пищевых отходов вблизи берегов. Документ поощряет суда избегать перевозки тяжелого жидкого топлива в арктических водах, устанавливая повышенные экологические стандарты для предотвращения загрязнения³.

На национальном уровне основу регулирования составляет Федеральный закон от 28 июля 2012 года № 132-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути», установивший разрешительный порядок плавания по СМП. Согласно пункту 3 статьи 5.1 КТМ РФ, организация судоходства возложена на Администрацию Северного морского пути – федеральное казенное учреждение, осуществляющее прием заявлений, мониторинг ледовой обстановки, выдачу разрешений на плавание и координацию ледокольной проводки. Закон требует обязательного страхования гражданской ответственности судовладельца за ущерб от загрязнения морской среды, что повышает финансовые гарантии компенсации возможного экологического вреда.

Детализация требований осуществляется через ведомственные нормативные акты. Правила плавания в акватории Северного морского пути, утвержденные Постановлением Правительства РФ от 18 сентября 2020 года № 1487 (с изменениями на 1 сентября 2024 года), детализируют процедуры допуска судов⁴. Документ регламентирует порядок подачи заявлений с указанием данных о судне, включая идентификационный номер ИМО, ледовый класс, техническое состояние и количество топлива на борту. Судам запрещается входить в акваторию СМП ранее даты начала разрешения и требуется покинуть её до истечения срока действия документа.

Транспортировка углеводородов по СМП регулируется дифференцированно в зависимости от вида груза и способа перевозки. Для танкеров, перевозящих сырую нефть и нефтепродукты, применяются требования Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ 73/78), согласно которым суда должны иметь двойной корпус и системы разделения балластных танков. В условиях СМП эти требования дополняются нормами о повышенной ледовой прочности корпуса класса не ниже Arc4 для самостоятельного плавания в тяжелых ледовых условиях.

Перевозка сжиженного природного газа (СПГ) подчиняется Международному кодексу постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом (IGC Code), устанавливающему требования к изоляции грузовых танков и системам аварийного слива груза.

Российское законодательство требует получения лицензии на транспортировку углеводородов морским транспортом в соответствии с Федеральным законом от 04.05.2011 № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности»⁵. Контроль за соблюдением требований безопасности осуществляют Ростехнадзор в части технического состояния судов и Росприроднадзор в области предотвращения загрязнения морской среды.

Таким образом, действующая система формирует механизм правового регулирования, охватывающий все уровни нормативной базы.

Несмотря на существующую нормативную базу, практика применения законодательства выявляет ряд системных проблем, требующих законодательного урегулирования. В частности Я. А. Савинцева и Л. В. Ельмендеева отмечают, что «несмотря на активно развивающееся правовое поле, остаются проблемными такие направления, как неопределённость правового статуса отдельных арктических территорий, осуществление экологического контроля при увеличении судоходства по СМП, нехватка ресурсообеспечения для мониторинга и контроля экосистем»⁶. Исследователи единодушны, что дальнейшее развитие судоходства и создание условий эффективного государственного управления арктическим сектором требуют развития и совершенствования нормативно-правовой базы, относящейся к этому региону.

¹ Конвенция Организации Объединённых Наций по морскому праву (Монтего Бей, 10 дек. 1982 г.) // Собрание законодательства РФ. 1997. № 48. Ст. 5493.

² Гаврилов В. В., Дремлюга Р. И., Крипакова А. В. Толкование и применение статьи 234 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. в условиях сокращения ледового покрова Арктики // Журнал российского права. 2017. № 12. С. 157.

³ Международный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах (Полярный кодекс) (принят 21.11.2014, вступил в силу для Российской Федерации 01.01.2017) // Официальный интернет портал правовой информации. URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001201712260021>

⁴ Об утверждении Правил плавания в акватории Северного морского пути: постановление Правительства РФ от 18.09.2020 № 1487 (ред. от 01.09.2024) // Собрание законодательства РФ. 2020. № 39. Ст. 6049.

⁵ Федеральный закон «О лицензировании отдельных видов деятельности»: Федеральный закон от 04.05.2011 № 99-ФЗ (ред. от 30.12.2024) // Собрание законодательства РФ. 2011. № 19. Ст. 2716.

⁶ Савинцева, Я. А., Ельмендеева Л. В. Правовые аспекты государственной охраны окружающей среды в Арктике при использовании Северного морского пути // Арктика 2035: актуальные вопросы, проблемы, решения. 2024. – № 3 (19). URL: <https://arctic2035.ru/n19-p57>

Анализ действующих нормативных актов позволяет выделить ключевые пробелы в регулировании. Отсутствие четких критериев категоризации судов в Полярном кодексе позволяет эксплуатировать танкеры без достаточного ледового класса при формальном получении Полярного сертификата, что создает риски аварийных ситуаций. Противоречия между требованиями Российского морского регистра судоходства и положениями международных классификационных обществ затрудняют единообразное применение технических стандартов. Недостаточная детализация ответственности за нарушения экологических норм в национальном законодательстве снижает эффективность превентивных мер. Проблематичным остается регулирование сброса балластных вод танкерами в ледовых условиях, где естественное разложение загрязняющих веществ замедлено. Особую сложность представляет правовое урегулирование ситуаций, когда трассы СМП проходят через различные категории морских пространств в зависимости от ледовой обстановки и времени года.

Озабоченность вызывают также пробелы в регулировании аварийных сценариев при транспортировке углеводородов. Разлив нефти из танкера в ледовых условиях представляет качественно иной риск по сравнению с открытой водой: нефтепродукты распространяются под ледяным покровом, что затрудняет визуальное обнаружение и применение традиционных методов локализации. Действующее законодательство не содержит специальных требований к комплектации танкеров оборудованием для ликвидации подледных разливов, ограничиваясь общими нормами о наличии средств борьбы с загрязнением.

Правовой вакуум существует в регулировании морских трубопроводов для транспортировки углеводородов на континентальном шельфе СМП. Федеральный закон от 30.11.1995 № 187-ФЗ «О континентальном шельфе РФ» требует проведения государственной экологической экспертизы проектов, однако не детализирует требования к конструктивной защите трубопроводов от воздействия дрейфующих ледяных массивов и айсбергов¹. Отсутствуют нормативы периодичности инспекции подводных трубопроводных систем в арктических условиях, где биологическое обрастание минимально, но механическое повреждение льдом наиболее вероятно.

Модернизация правовой базы должна включать принятие специализированного федерального закона о транспортировке углеводородов в Арктической зоне РФ, консолидирующего разрозненные нормы различных актов. Преодоление выявленных недостатков законодательства также неразрывно связано с расширением международного взаимодействия арктических государств для гармонизации правовых подходов к обеспечению безопасности судоходства. Как справедливо отмечается в научной литературе, «задача состоит в том, чтобы создать для Северного морского пути такую правовую систему, которая, с одной стороны, соответствовала бы международно-правовым нормам, а с другой – отвечала интересам России»².

Необходимо законодательное закрепление обязательного резервирования средств локализации разливов нефтепродуктов на береговых базах вдоль трассы СМП с учетом времени развертывания в ледовых условиях. Внедрение автоматизированной системы мониторинга технического состояния танкеров через передачу телеметрических данных Администрации СМП повысит оперативность реагирования на внештатные ситуации. Требуется ужесточение административной и уголовной ответственности за умышленное загрязнение арктических вод с установлением повышенных санкций для судов, перевозящих углеводороды. Разработка четких процедур согласования проектов морских трубопроводов для транспортировки углеводородов в пределах континентального шельфа РФ устраним существующие правовые пробелы и обеспечит комплексный подход к регулированию всех форм транспортировки энергоресурсов в Арктике.

Таким образом, исследование выявило необходимость модернизации правовой системы безопасности транспортировки углеводородов по СМП путем устранения законодательных пробелов, усиления международного сотрудничества и внедрения цифровых технологий контроля.

Пристатейный библиографический список:

1. Конвенция Организации Объединённых Наций по морскому праву (Монтего Бей, 10 дек. 1982 г.) // Собрание законодательства РФ. – 1997. – № 48. – Ст. 5493.
2. Международный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах (Полярный кодекс) (принят 21.11.2014, вступил в силу для Российской Федерации 01.01.2017) // Официальный интернет портал правовой информации. – URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001201712260021> (дата обращения: 17.01.2026).
3. О континентальном шельфе Российской Федерации: Федеральный закон от 30.11.1995 № 187-ФЗ (ред. от 19.10.2023) // Собрание законодательства РФ. – 1995. – № 49. – Ст. 4694.
4. Федеральный закон «О лицензировании отдельных видов деятельности»: Федеральный закон от 04.05.2011 № 99-ФЗ (ред. от 30.12.2024) // Собрание законодательства РФ. – 2011. – № 19. – Ст. 2716.
5. Об утверждении Правил плавания в акватории Северного морского пути: постановление Правительства РФ от 18.09.2020 № 1487 (ред. от 01.09.2024) // Собрание законодательства РФ. – 2020. – № 39. – Ст. 6049.

¹ О континентальном шельфе Российской Федерации: Федеральный закон от 30.11.1995 № 187-ФЗ (ред. от 19.10.2023) // Собрание законодательства РФ. 1995. № 49. Ст. 4694.

² Савинцева, Я. А., Ельмендеева Л. В. Правовые аспекты государственной охраны окружающей среды в Арктике при использовании Северного морского пути // Арктика 2035: актуальные вопросы, проблемы, решения. 2024. № 3 (19).

6. Гаврилов В. В., Дремлюга Р. И., Крипакова А. В. Толкование и применение статьи 234 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. в условиях сокращения ледового покрова Арктики // Журнал российского права. – 2017. – № 12. – С. 151–160.
7. Савинцева, Я. А. Правовые аспекты государственной охраны окружающей среды в Арктике при использовании Северного морского пути / Я. А. Савинцева, Л. В. Ельмендеева // Арктика 2035: актуальные вопросы, проблемы, решения. – 2024. – № 3 (19). – URL: <https://arctic2035.ru/n19-p57> (дата обращения: 15.01.2026).
8. Юсуфова, Д. Б. Правовое регулирование транспортировки по Северному морскому пути / Д. Б. Юсуфова, С. В. Ефименко // Современная наука: актуальные проблемы теории и практики. Серия: Экономика и право. – 2022. – № 10. – С. 192-197.
9. В 2025 году по Северному морскому пути перевезли свыше 37 миллионов тонн грузов: Как меняется маршрут// Российская газета.– URL: <https://rg.ru/2026/01/19/led-tronulsia.html> (дата обращения: 17.01.2026).

Для цитирования: Исакова О.С. Современные проблемы развития международно-правового регулирования юрисдикции над морскими судами / кафедра Международного и морского права ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова // Океанский менеджмент. - 2026. - № 1(35). - С. 16-18.

Исакова О.С.

Isakova O.S.

магистрант

программы «Морское право и правовое регулирование морского предпринимательства»,
ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова

СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ЮРИСДИКЦИИ НАД МОРСКИМИ СУДАМИ

Аннотация: В статье автором изучены современные проблемы развития международно-правового регулирования юрисдикции над морскими судами, а также намечены пути решения данных проблем.

Ключевые слова: морское судоходство, морские судна, международно-правовое регулирование, юрисдикция, пути решения.

MODERN PROBLEMS OF THE DEVELOPMENT OF INTERNATIONAL LEGAL REGULATION OF JURISDICTION OVER NAVAL VESSELS

Abstract: In the article, the author examines the current problems of the development of international legal regulation of jurisdiction over naval vessels, as well as outlines ways to solve these problems.

Keywords: maritime navigation, sea vessels, international legal regulation, jurisdiction, solutions.

В условиях глобализации, когда морской транспорт обеспечивает более 80% объема мировой торговли, правовые механизмы, определяющие, какое государство вправе осуществлять властные полномочия в отношении судна в конкретный момент, становятся краеугольным камнем стабильности и предсказуемости мореплавания.

Особую остроту данной проблематике придают современные вызовы, такие как борьба с транснациональной организованной преступностью, пиратством, незаконным оборотом наркотиков и терроризмом на море, где вопросы разграничения юрисдикции между государством флага, прибрежным государством и государством порта имеют критическое значение для оперативного противодействия[2, с.38].

В настоящее время морское судоходство, являясь кровеносной системой глобальной экономики, которая стоит на пороге самой масштабной технологической революции со времен перехода от паруса к парю. Развитие автономного судоходства, искусственного интеллекта (ИИ), интернета вещей (IoT), больших данных и робототехники обещает сделать морские перевозки безопаснее, эффективнее и экологичнее.

В связи с таким спектром изменений и трансформаций возникают довольно серьезные проблемы развития международно-правового регулирования юрисдикции над морскими судами[4, с.19].

В рамках проводимого исследования в настоящей статье отметим ключевые области правового регулирования, требующие трансформации

Во-первых, установление качественно новых ключевых понятий и статуса судна на автономных морских судах, а именно: «капитан» и «экипаж», «разумный моряк». Чтобы прибегнуть к трансформации в правовом регулировании стоит отметить на такие вопросы как:

- Кто будет являться «капитаном» автономного судна?

- Будет ли это оператор на берегу, управляющий несколькими судами одновременно? Или разработчик алгоритма?

В данной связи и понятие «экипаж» теряет смысл, если на борту никого нет. В связи с чем, требуется юридическое переосмысление этих терминов и их правовая регламентация в новом свете.

А что касается новой правовой регламентации понятия «разумный моряк», то здесь важно определить можно ли в целом будет применить этот стандарт к искусственному интеллекту?

Во-вторых, самым сложным блоком вопросов на сегодняшний день остается вопросы ответственности и возмещения ущерба:

- столкновение судов (Коллизия): Кто будет нести ответственность за аварию, вызванную ошибкой алгоритма, сбоем сенсора, кибератакой или неправильными действиями оператора на берегу? Будет ли это судовладелец, оператор, разработчик программного обеспечения или производитель оборудования? Действующие международные конвенции (Коллизия-72, МППСС-72) исходят из наличия человека на мостике[3, с.163].

- ответственность за ущерб от загрязнения: Конвенции CLC, FUND и BUNKER возлагают строгую (безвиновную) ответственность на судовладельца. Останется ли этот принцип? Как будет доказываться «вина» автономной системы? Потребуется ли создание новых фондов или страховых пулов для покрытия рисков, связанных specifically с программным обеспечением.

- страхование: Страховые рынки (P&I клубы, хэлтеры) работают с оценкой человеческого фактора. Им предстоит разработать новые продукты для страхования киберрисков, рисков отказа оборудования и программного обеспечения. Ключевым вопросом станет определение «страхового случая» применительно к действиям ИИ.

В-третьих, безопасность мореплавания и охрана человеческой жизни на море:

- СОЛАС и ПДНВ: Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (СОЛАС) и Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (ПДНВ) целиком и полностью построены вокруг присутствия квалифицированного экипажа на борту. Они предписывают минимальный состав экипажа, требования к тревогам, борьбе за живучесть судна и т.д. Для беспилотных судов эти конвенции потребуют кардинального пересмотра или создания совершенно новых правовых инструментов.

- МППСС-72: Международные правила предупреждения столкновений судов в море используют язык, ориентированный на человека («судно должно...», «капитаны должны...»). Правила требуют от судоводителя проведения визуального наблюдения и оценки обстановки «на глаз». Как алгоритм будет интерпретировать «всякая возможность сомнения» или «надлежащее наблюдение»?

В-четвертых, юрисдикция и уголовное право:

- уголовная ответственность. В случае инцидента, повлекшего гибель людей или серьезный экологический ущерб, кого привлекать к уголовной ответственности? Судовладельца? Оператора? Программиста? Доказывание вины в отношении юридического или физического лица, не находившегося непосредственно на месте событий, будет чрезвычайно сложной задачей.

- кибербезопасность. Беспилотное судно — это, по сути, плавучий киберфизический объект. Его взлом может привести к катастрофическим последствиям: изменению курса, столкновению, выбросу опасных грузов. Требуются обязательные международные стандарты кибербезопасности для морского транспорта, а также протоколы взаимодействия с правоохранительными органами в случае кибератаки [1, с.160].

В-пятых, трудовое право и будущее профессии:

Массовый переход на автономные суда неизбежно приведет к сокращению рабочих мест для рядового плавсостава, но создаст новые — на берегу (операторы флотов, аналитики данных, кибер-смотрители). Это потребует:

- коренного пересмотра системы образования и подготовки морских специалистов.
- разработки новых трудовых соглашений и норм, регулирующих труд операторов.
- решения вопросов юрисдикции и применимого права для моряков, работающих на берегу, но управляющих судном в международных водах.

Преодоление правового вакуума требует скоординированных усилий на международном уровне.

1. ИМО уже начала эту работу, утвердив Предварительную программу по регулированию морских автономных поверхностных судов (MASS). Цель — анализ существующих конвенций и выработка унифицированного подхода: создавать ли международный договор или адаптировать старые с помощью унифицированных толкований.

2. Национальные государства (Норвегия, Великобритания, Япония, Финляндия) идут вперед, создавая «нормативно-правовые песочницы» — особые правовые режимы для тестирования автономных технологий в реальных условиях. Это позволяет накапливать практический опыт, который ляжет в основу будущих международных норм.

3. Параллельно с правом должны развиваться технические стандарты (ISO, IEC, классификационные общества вроде DNV GL, Lloyd's Register), которые де-факто станут техническим законом для производителей и операторов автономных систем.

4. Морскому праву необходимо заимствовать подходы и опыт из других сфер, где уже сталкиваются с проблемами регулирования ИИ и автономных систем: авиации, автомобильного транспорта (беспилотные автомобили), права робототехники.

Таким образом, влияние новых технологий и автоматизации на правовое регулирование судоходства является не эволюционным, а революционным. Оно ставит под сомнение столпы морского права, формировавшиеся веками. Преодоление возникающих вызовов — это не просто юридическая

техническая задача. Это необходимость построения экосистемы права, которая сможет балансировать между поощрением инноваций и обеспечением безопасности, охраны человеческой жизни и окружающей среды в новую цифровую эру мореплавания.

Успех этого предприятия зависит от беспрецедентного уровня сотрудничества между государствами, международными организациями, отраслью и технологическими компаниями. Будущее морского права — за гибкостью, технологической нейтральностью и способностью регулировать не только железо и людей, но и алгоритмы, и данные

Пристатейный библиографический список

1. Булынденко, И. О. Международное морское частное право: современное развитие / И. О. Булынденко // *Modern Science*. – 2021. – № 6-2. – С. 160-163.
2. Гетьман-Павлова И.В. Международное частное право. Учебник / И.В. ГетьманПавлова. — М. : Эксмо, 2011. — 640 с.
3. Гуцуляк, В. Н. Правовые проблемы эксплуатации морских судов без экипажей / В. Н. Гуцуляк, В. В. Клюев // *Государство и право*. — 2021. — № 10. — С. 163–172.
4. Соколова А.А., Цветкова Ю.С. Актуальные проблемы правового регулирования морских автономных судов и пути их решения в рамках ИМО // *Океанский менеджмент*. 2021. № 2(11). С. 19- 21.

Для цитирования: Корнеева Д.М., Михайлов А.Р. К вопросу о проблеме правового регулирования задержания судов «теневого флота» за пределами национальной юрисдикции / кафедра Международного и морского права ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова // *Океанский менеджмент*. - 2026. - № 1(35). - С. 18-20.

Корнеева Д.М.

Korneeva D.M.

магистрант программы

«Морское право и правовое регулирование морского предпринимательства»,

ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова

Михайлов А.Р.

Mikhailov A.R.

магистрант программы

«Морское право и правовое регулирование морского предпринимательства»,

ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова

К ВОПРОСУ О ПРОБЛЕМЕ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ЗАДЕРЖАНИЯ СУДОВ «ТЕНЕВОГО ФЛОТА» ЗА ПРЕДЕЛАМИ НАЦИОНАЛЬНОЙ ЮРИСДИКЦИИ

Аннотация. В статье рассматриваются правовые основания и пределы задержания судов так называемого «теневого флота» вне пределов национальной юрисдикции. Анализируются нормы Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., современная международная практика и доктринальные подходы к расширительному толкованию юрисдикции прибрежных государств в отношении задержания таких судов. Особое внимание уделяется санкционному контексту, проблемам доказывания и рискам подрыва принципа свободы судоходства. Формулируются выводы о фрагментарности действующего регулирования и необходимости выработки согласованных международно-правовых механизмов реагирования.

Ключевые слова: теневой флот, задержание судов, свобода судоходства, юрисдикция государства флага, Конвенция ООН по морскому праву, санкции, международное морское право.

ON THE PROBLEM OF LEGAL REGULATION OF THE DETENTION OF «SHADOW FLEET» VESSELS BEYOND NATIONAL JURISDICTION

Abstract. The article examines the legal grounds and limits for the arrest or detention of vessels of the so-called «shadow fleet» on the high seas. It analyzes the provisions of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), contemporary international practice, and doctrinal approaches advocating an expansive interpretation of coastal states' jurisdiction in relation to the arrest or detention of such vessels. Particular attention is paid to the sanctions context, evidentiary issues, and the risks of undermining the freedom of navigation. The article concludes that the existing regulation remains fragmented and that there is a need to develop agreed international legal mechanisms of response.

Keywords: shadow fleet; arrest or detention of vessels; freedom of navigation; jurisdiction of the flag state; United Nations Convention on the Law of the Sea; sanctions; international law of the sea.

В последние годы в международно-правовой доктрине и практике закрепилось понятие «теневого флота» или «dark/shadow fleet», под которым понимается совокупность судов, используемых для обхода санкционных, экологических и страховых ограничений, а также требований безопасности мореплавания. Для таких судов характерны отключение автоматических идентификационных систем, сложные структуры владения, использование удобных флагов и эксплуатация устаревшего флота [7]. По оценкам

зарубежных авторов, доля подобных судов в мировых перевозках нефти достигла значительных показателей за последние годы, что усилило внимание государств к их деятельности [7; p.1].

Международная морская организация в резолюциях последних лет указывает на повышенные риски, связанные с эксплуатацией «теневого флота», включая угрозы морской среде и безопасности судоходства [6]. При этом само по себе наличие признаков «теневого» характера эксплуатации судна не образует автоматического международно-правового основания для его задержания.

Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. (далее – КМП-82) закрепляет принцип свободы судоходства в открытом море и исключительной юрисдикции государства флага в отношении судов, находящихся за пределами территориального моря [1; с.74-75]. Перечень исключений из данного принципа носят закрытый характер и касаются пиратства, работоторговли, несанкционированного вещания, отсутствия национальности судна и права преследования по горячим следам [1; с.75].

В исключительной экономической зоне (далее – ИЭЗ) прибрежное государство обладает функциональной юрисдикцией, ограниченной вопросами использования природных ресурсов, охраны морской среды и обеспечения соблюдения соответствующих норм [1; с.54]. Осуществление полномочий по задержанию иностранных судов в ИЭЗ допускаются лишь при наличии прямого нарушения норм, входящих в сферу такой функциональной юрисдикции, и при соблюдении процессуальных гарантий при задержании [9; p.405].

Современная практика демонстрирует рост числа случаев, когда государства предпринимают меры фактического контроля над судами, подозреваемыми в принадлежности к «теневому флоту», включая сопровождение, вынужденную остановку и досмотр. Наиболее показательные примеры связаны с Балтийским морем и подозрениями в повреждении подводной инфраструктуры.

Региональная практика, сложившаяся в Балтике, связанная с задержанием судов в ИЭЗ прибрежных государств под предлогом расследования повреждения подводной инфраструктуры, наглядно демонстрирует тенденцию к «силовому» заполнению правовых пробелов. В декабре 2024 г. власти Финляндии задержали судно «Eagle S», перевозившее российскую нефть в Балтийском море и потенциально, по их оценке, относимое к так называемому «теневому флоту», по подозрению в причастности к повреждению подводного электроэнергетического кабеля между Финляндией и Эстонией, а также четырёх кабелей интернет-связи. При этом судно шло под флагом Островов Кука, принадлежало эмиратской компании Caravela LLCFZ и следовало по маршруту Санкт-Петербург — Александрия, что дополнительно усилило политико-санкционный фон вокруг инцидента. [4]

Ключевой фактор спорности задержания связан с местом, где оно произошло: на момент принудительных действий судно проходило по выделенному коридору ИЭЗ Финляндии в Вирусском проливе, то есть вне пределов территориального моря, где полномочия прибрежного государства существенно шире. Это породило закономерный вопрос о правомерности высадки на борт и фактического захвата судна в пространстве, где в общем режиме действует свобода судоходства и принцип исключительной юрисдикции государства флага. Неслучайно представитель судовладельца настаивал на немедленном освобождении судна и экипажа, апеллируя к тому, что в ИЭЗ набор допустимых оснований для принудительных мер прибрежного государства является предметным и ограниченным [5].

В научной литературе обращается внимание на то, что КМП-82 не содержит специального режима принудительных мер в отношении судов, подозреваемых в саботаже подводных кабелей или трубопроводов в открытом море либо ИЭЗ [9; p.396]. В ряде случаев государства стремятся обосновать свои действия необходимостью предотвращения серьезной угрозы международной безопасности, подводной инфраструктуре или охраной окружающей среды, однако подобные аргументы носят субъективный и оценочный характер, никак не подкрепляясь прямыми закрепленными правовыми нормами.

Так, в случае с «Eagle S», официальная аргументация финской стороны строилась на тезисе о предотвращении дальнейшего ущерба морскому дну и подводной инфраструктуре, а также на утверждениях о повышенных рисках эксплуатации «устаревшего» судна из «теневого флота», якобы используемого для обхода антироссийских санкций. Дополнительно в публичном поле появлялись и более жёсткие, но, по сути, спекулятивные обвинения — вплоть до версии о «корабле-шпионе» из-за предполагаемого наличия на борту передающих и приёмных устройств. В ИЭЗ возможность применения норм КМП-82 связывается прежде всего с режимом охраны морской среды [1; с.152-153] и правовым режимом суверенных прав прибрежных государств на биоресурсы [1; с.67], а не с подозрениями в саботаже инфраструктуры.

Санкционные режимы, вводимые отдельными группами государств коллективного Запада, оказывают существенное влияние на практику коммерческого судоходства. При этом односторонние или региональные санкции не трансформируются автоматически в универсальные международно-правовые обязательства. В доктрине подчеркивается, что попытки задержания судов исключительно по мотиву предполагаемого обхода санкций создают риск подрыва принципа свободы судоходства и правовой определенности [3; с. 29].

Существует опасность формирования «серых зон», в которых принудительные меры фактически применяются без достаточного на то нормативного основания, что усиливает вероятность нарушения

принципа свободы судоходства, возникновения международных споров и требований о возмещении ущерба.

Даже в случаях, когда международное право допускает задержание судна, соответствующие меры должны сопровождаться соблюдением принципов соразмерности, соблюдения надлежащей правовой процедуры и уважения прав экипажа и судовладельца [9; р. 405]. Конвенция об аресте судов 1999 года и практика международных судебных органов подчеркивают необходимость минимизации экономического ущерба и оперативного освобождения судна при предоставлении достаточного обеспечения [8; р.251]; [2, с.11].

Применительно к «теневому флоту» данные гарантии нередко оказываются размытыми, поскольку статус судна и характер предполагаемого нарушения остаются предметами споров, а доказательная база формируется в условиях ограниченного международного сотрудничества, зачастую в рамках национальных правовых режимов.

Анализ современной практики позволяет сделать вывод о несоответствии между масштабом феномена «теневого флота» и существующими на практике, формально или вовсе не закрепленными на международно-правовом уровне инструментами реагирования отдельных государств коллективного Запада. В научных публикациях высказываются предложения о разработке специальных международных многосторонних соглашений, направленных на уточнение оснований и процедур принудительных мер в отношении судов, создающих повышенные риски для безопасности и экологии [9 р.407-410]. До выработки таких механизмов приоритетное значение сохраняет строгое соблюдение действующих норм международного морского права и отказ от их расширительного толкования, способного подорвать устойчивость правового режима открытого моря.

Что касается установления четкого международно-правового регулирования в отношении принятия мер против судов, которые подозреваются странами коллективного Запада в обходе санкций, доктринально однозначная и обоснованная позиция еще не была сформирована.

Проблема правового регулирования задержания судов «теневого флота» за пределами национальной юрисдикции отражает фактически существующее общее напряжение между основополагающим принципом свободы судоходства и стремлением государств коллективного Запада реагировать на новые вызовы, которые встают перед ними в условиях сохраняющихся санкционных режимов. Действующее международное право не предоставляет универсального основания для таких задержаний вне четко определенных исключений. Вследствие этого правоприменительная практика остается фрагментарной и во многом политизированной. Устранение правовой неопределенности возможно лишь путем развития согласованных международно-правовых подходов, основанных на уважении фундаментальных принципов морского права и балансе интересов международного сообщества.

Приставленный библиографический список:

1. Конвенция ООН по морскому праву (Монтего-Бей, 10 декабря 1982 г.). URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf (дата обращения: 29.01.2026).
2. Воробьев В. А. Международно-правовые проблемы ареста и задержания морских судов: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10 / В. А. Воробьев; Моск. гос. юрид. акад. – Москва, 2005. – 23 с.
3. Микрина В. Г., Митина Е. С., Мирошкина М. С. Международно-правовое регулирование ареста и задержания судов: анализ современной практики / В. Г. Микрина, Е. С. Митина, М. С. Мирошкина // Евразийский журнал международного права. – 2025. – Т. 14, № 2. – С. 19–30.
4. Полиция Финляндии переместит задержанный танкер Eagle S на якорную стоянку // PortNews. – 28 дек. 2024. – URL: <https://portnews.ru/news/372060/> (дата обращения: 01.02.2026).
5. Владелец задержанного Финляндией танкера Eagle S добивается отмены ареста судна через суд // ERR. – 30 дек. 2024. – URL: <https://rus.err.ee/1609563046/vladelec-zaderzhannogo-finljandiej-tankera-eagle-s-dobivaetsja-otmeny-aresta-sudna-cherez-sud> (дата обращения: 01.02.2026).
6. International Maritime Organization. Resolution A.1192(33) Urging Member States to Prevent Illegal Operations by the «Dark Fleet» («Shadow Fleet»): резолюция (принята 6 Dec. 2023). URL: [https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.1192\(33\).pdf](https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.1192(33).pdf) (дата обращения: 29.01.2026).
7. Rodriguez-Diaz, E., Alcaide J. I., Endrina N. Shadow Fleets: A Growing Challenge in Global Maritime Commerce / E. Rodriguez-Diaz, J. I. Alcaide, N. Endrina // Applied Sciences. – 2025. – Vol. 15, No. 12. – Art. 6424.
8. Tanaka, Y. Regulation of Ship-to-Ship Transfer Operations in the Exclusive Economic Zone: Possible Actions on the Dark Fleet? / Y. Tanaka // Korean Journal of International and Comparative Law. – 2025. – Vol. 13, No. 2. – P. 244–269.
9. Ringbom, H. New Threats—Old Rules: Law of the Sea Issues Raised by Suspected Attacks on Submarine Infrastructure in the Baltic Sea / H. Ringbom // Ocean Development & International Law. – 2025. – Vol. 56, No. 3. – P. 390–414.

Для цитирования: Корнеева Д.М., Михайлов А.Р., Семина А.Д. Правовые механизмы защиты коммерческого судоходства в условиях санкций: арест судов, международная практика и роль военно-морских сил / кафедра Международного и морского права ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова // Океанский менеджмент. - 2026. - № 1(35). - С. 21-25.

Корнеева Д.М.

Korneeva D.M.

магистрант программы

«Морское право и правовое регулирование морского предпринимательства»,

ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова

Михайлов А.Р.

Mikhailov A.R.

магистрант программы

«Морское право и правовое регулирование морского предпринимательства»,

ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова

Семина А.Д.

Semina A.D.

магистрант программы

«Морское право и правовое регулирование морского предпринимательства»,

ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова

ПРАВОВЫЕ МЕХАНИЗМЫ ЗАЩИТЫ КОММЕРЧЕСКОГО СУДОХОДСТВА В УСЛОВИЯХ САНКЦИЙ: АРЕСТ СУДОВ, МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРАКТИКА И РОЛЬ ВОЕННО-МОРСКИХ СИЛ

Аннотация: Современное коммерческое судоходство сталкивается с правовой и политической турбулентностью из-за санкционных режимов и изменений в международном морском праве. Это усложняет правовое положение судов и усиливает необходимость их защиты, особенно в контексте арестов, которые могут использоваться как средство экономического давления. Важным становится использование военно-морских сил для защиты торговых судов, что вызывает вопросы о соотношении норм международного права и принципов суверенитета. Комплексный подход к анализу правовых механизмов защиты коммерческого судоходства необходим для адекватного понимания рисков в условиях санкций.

Ключевые слова: международное морское право, торговое мореплавание, арест морских судов, санкции, военно-морские суда.

LEGAL MECHANISMS FOR PROTECTING COMMERCIAL SHIPPING UNDER SANCTIONS: ARREST OF VESSELS, INTERNATIONAL PRACTICE, AND THE ROLE OF NAVY FORCES

Annotation: Modern commercial shipping is facing legal and political turbulence due to sanctions regimes and changes in international maritime law. This complicates the legal status of ships and increases the need for their protection, especially in the context of seizures that can be used as a means of economic pressure. The use of naval forces to protect commercial ships has become important, raising questions about the relationship between international law and the principles of sovereignty. A comprehensive approach to analyzing the legal mechanisms for protecting commercial shipping is necessary to adequately understand the risks in the context of sanctions.

Keywords: international maritime law, commercial navigation, arrest of ships, sanctions, naval vessels.

Арест морского судна традиционно рассматривается в качестве одного из базовых правовых инструментов обеспечения имущественных требований в сфере торгового мореплавания. Его значение обусловлено спецификой морской деятельности, предполагающей высокую мобильность судов, трансграничный характер перевозок и сложную структуру имущественных и обязательственных связей между участниками судоходства. В гражданском законодательстве арест имущества – ограничение органом судебной власти права пользования имуществом. В сфере деятельности, связанной с использованием судов арест судна – это принудительное, в соответствии с решением органа судебной власти ограничение в передвижении судна или товара, находящегося на судне, с целью заставить должника выдать требуемое истцом обеспечение [1].

В соответствии с международным законодательством, в открытом море или в любом другом месте вне юрисдикции какого бы то ни было государства любое государство может захватить пиратское судно или пиратский летательный аппарат либо судно, или летательный аппарат, захваченные посредством пиратских действий и находящиеся во власти пиратов, арестовать находящихся на этом судне или летательном аппарате лиц и захватить находящееся на нем имущество [2]. В классическом понимании арест судна представляет собой временную обеспечительную меру, не направленную на лишение судовладельца права собственности, а предназначенную для сохранения имущества до разрешения спора по существу и последующего исполнения судебного решения.

Международно-правовые основы ареста судов сформированы Международной конвенцией об аресте морских судов 1952 года и Международной конвенцией об аресте судов 1999 года, которые закрепили унифицированный перечень морских требований, допускающих применение данной меры. Данные конвенции исходят из презумпции нейтрального и аполитичного характера ареста, подчеркивая его обеспечительную, а не карательную природу. Однако в условиях расширения международных санкционных режимов правовая конструкция ареста судов претерпевает заметную трансформацию. Санкции, вводимые отдельными государствами и международными объединениями, всё чаще затрагивают судоходные компании, бенефициаров судов, страховые организации и фрахтовые операции. Это приводит к ситуации, при которой формальные основания для ареста судна дополняются или фактически подменяются санкционными мотивами, а сам арест используется как инструмент ограничения коммерческой деятельности, а не исключительно как мера процессуального обеспечения. В результате арест судна перестаёт быть исключительно частноправовым механизмом и приобретает элементы публично-правового воздействия.

Стоит отметить, что присоединяясь к Конвенции об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов, от 10.05.1952 г. Россия сделала довольно существенные оговорки. В частности, РФ оставляет за собой право не применять правила Конвенции:

1) к военным кораблям, военно-вспомогательным судам и другим судам, находящимся в собственности государства или эксплуатируемым им и используемым исключительно в некоммерческих целях;

2) аресту судна по любому требованию, указанному в подпунктах «о» и «р» пункта 1 Статьи 1 Конвенции, а применять по такому требованию законодательство Российской Федерации [3].

Российское законодательство в сфере ареста морских судов, представленное нормами Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации и процессуального законодательства, в целом следует международным стандартам, закрепляя обеспечительный характер ареста и необходимость соблюдения процессуальных гарантий судовладельца. Вместе с тем в условиях санкционного давления возрастает значение публичных интересов, включая экономическую безопасность государства и защиту национальных участников морских перевозок. Всё это отражается в правоприменительной практике, где арест судов всё чаще рассматривается в более широком контексте внешнеэкономических ограничений и международной напряжённости. Особую роль в данной связи начинает играть фактор обеспечения свободы судоходства и безопасности коммерческих перевозок. В условиях санкционных ограничений поставщики, их акционеры, бенефициарные владельцы и другие связанные стороны могут подвергаться санкциям в рамках одного или нескольких национальных или многонациональных режимов санкций, а обработка заказов, осуществление платежей или предоставление других преимуществ сторонам, находящимся под санкциями, может представлять собой нарушение требований санкционных нормативно-правовых актов и повлечь за собой серьёзные правовые последствия [4]. Массовое применение арестов судов по санкционным основаниям, включая задержания в иностранных портах и прибрежных водах, объективно повышает риски для торгового флота и ставит под угрозу стабильность морских логистических цепочек. Например, недавний случай с танкером *Маринера*, по заявлениям США причиной преследования стало не только принадлежность судна к теневому флоту РФ, но и перевозка им «груза, находящегося под санкциями», а именно, транспортировка нефти. Несмотря на то, что Российский МИД призвал западные страны следовать принципам свободы судоходства в открытом море [5], при участии вооружённых сил Британии судно было задержано, далее под конвоем корабля Береговой охраны США доставлено в Шотландию.

В этих условиях институт ареста судов оказывается тесно связан с вопросом защиты коммерческого судоходства на уровне государства, включая использование военно-морских сил в качестве инструмента предотвращения неправомерных задержаний и обеспечения безопасности судов под национальным флагом.

С точки зрения международного морского права участие военно-морских сил в защите коммерческого судоходства не отменяет правовую природу ареста судов, однако существенно влияет на практическую реализацию данного института. Военно-морское присутствие способно выступать фактором сдерживания злоупотреблений арестом, особенно в ситуациях, когда формальные правовые основания используются в целях санкционного давления. В этом контексте арест судна перестаёт быть изолированной процессуальной мерой и включается в более широкий комплекс мер по обеспечению свободы мореплавания и защиты национальных экономических интересов.

В международной практике нарастающее данные темы порождают серьёзные правовые дискуссии. Возникает вопрос о допустимых границах использования ареста в условиях санкций, а также о соотношении прав кредиторов, суверенных прав государств и принципов международного морского права. Отсутствие единообразного подхода к данным вопросам усиливает правовую неопределённость и повышает значимость государственной защиты коммерческого флота.

Санкции в идеальном смысле выступают важным стимулом правомерного поведения государств и других субъектов права. Однако, как показывает практика, санкции могут носить нелегитимный характер и использоваться отдельными государствами или группой государств для достижения политических целей [6]. В результате арест морского судна в современных условиях следует рассматривать не только как процессуальный инструмент частного права, но и как элемент сложной

системы правовых и политико-правовых механизмов, функционирующих в условиях давления односторонних ограничительных мер. Его применение всё чаще оказывается взаимосвязанным с вопросами международной безопасности и стратегической безопасности отдельных государств, что делает арест судов одной из ключевых точек пересечения частноправовых и публично-правовых начал в регулировании коммерческого судоходства.

Практика применения ареста морских судов в условиях санкционного давления наглядно демонстрирует трансформацию данного правового института из классического обеспечительного механизма в инструмент, тесно связанный с внешнеполитическими и экономическими интересами государств. В отличие от традиционных ситуаций, при которых арест судна инициируется в рамках частноправового спора, санкционные аресты всё чаще осуществляются в контексте ограничительных мер, направленных на конкретные государства, компании или группы лиц, связанные с торговым мореплаванием.

В правоприменительной практике можно выделить несколько типовых сценариев санкционных арестов судов. Наиболее распространённым является задержание судна в портах иностранных государств на основании подозрений в нарушении санкционных режимов, включая ограничения на перевозку определённых видов грузов, взаимодействие с подсанкционными контрагентами либо принадлежность судна или судовладельца к санкционному периметру. Формально такие аресты могут оформляться как меры обеспечения требований либо как административные задержания, однако по своей сути они направлены на фактическое прекращение коммерческой эксплуатации судна.

Другой характерной практикой является расширительное толкование морских требований, допускающих арест, когда санкционные ограничения используются в качестве дополнительного аргумента для обоснования необходимости задержания судна. В подобных случаях арест приобретает квази-публичный характер, поскольку его целью становится не только защита интересов конкретного субъекта, но и реализация санкционной политики государства порта. Это особенно заметно в юрисдикциях, активно применяющих национальные санкционные режимы с экстерриториальным эффектом.

Существенное влияние санкций на практику ареста судов проявляется и в сфере страхования и фрахтования. Отказ страховых компаний от покрытия рисков, связанных с заходом в определённые порты или перевозкой отдельных грузов, создаёт предпосылки для задержания судов по формальным основаниям, включая неисполнение договорных обязательств. В результате арест судна становится косвенным следствием санкционного регулирования, даже при отсутствии прямого запрета на эксплуатацию конкретного судна.

Указанные тенденции усиливают правовую неопределённость для судовладельцев и фрахтователей, поскольку границы допустимого применения ареста в условиях санкций остаются размытыми. На практике это приводит к росту числа задержаний судов, увеличению сроков их простоя и значительным экономическим потерям. В подобных условиях арест судна фактически превращается в элемент экономического давления, оказывающего воздействие не только на конкретного участника спора, но и на всю цепочку морских перевозок.

В международно-правовом сегменте данная практика вызывает дискуссии о допустимых пределах использования ареста судов. С одной стороны, государства сохраняют суверенное право применять санкции и осуществлять контроль в своих портах и территориальных водах. С другой стороны, массовое и политизированное использование ареста судов вступает в противоречие с принципами свободы мореплавания и недискриминации, закреплёнными в универсальных нормах морского права.

В итоге практика санкционных арестов судов демонстрирует тесную взаимосвязь между частноправовыми механизмами обеспечения требований, публично-правовыми санкционными режимами и военно-правовыми мерами защиты коммерческого судоходства. Арест судна в современных условиях всё чаще становится отправной точкой более широкого правового и политического взаимодействия.

Современная практика применения ареста морских судов в условиях санкций объективно выводит проблему защиты коммерческого судоходства за рамки исключительно частноправового регулирования. Массовые задержания судов, ограничения захода в порты, блокирование маршрутов и усиление контроля за торговыми перевозками формируют ситуацию, при которой традиционные юридические механизмы защиты интересов судовладельцев оказываются недостаточными. В этих условиях всё более заметной становится роль государства как гаранта ранее упомянутой свободы судоходства и безопасности морских перевозок, включая использование военно-морских сил. Арест судов, применяемый как обеспечительная мера, не должен подрывать данный принцип и использоваться в качестве инструмента политического или экономического давления. Однако санкционная практика последних лет показывает, что именно арест становится одним из ключевых способов ограничения реализации свободы мореплавания.

Так, в ответ на расширение санкционных арестов государства всё чаще обращаются к возможности применения военно-морских средств защиты коммерческого судоходства. Военно-морские силы в данном контексте должны выполнять не карательную, а превентивную и обеспечительную функцию, направленную на снижение рисков неправомерных задержаний и силового воздействия на

торговые суда. Речь идёт прежде всего о патрулировании, сопровождении судов в потенциально опасных районах, демонстрации флага и обеспечении оперативного реагирования на инциденты, связанные с задержанием или попытками ареста. Однако, к сожалению, на сегодняшний день отчетливо видно, что военно-морские силы используются в незаконных операциях по понуждению коммерческих судов.

Правовые основания использования военно-морских сил для защиты коммерческого судоходства вытекают из суверенного права государства обеспечивать безопасность своих судов под национальным флагом, а также из международно-правовых норм, допускающих принятие мер по обеспечению безопасности мореплавания. При этом участие военно-морских сил не означает вмешательства в частноправовые споры или игнорирования решений судебных органов иностранных государств. Их роль заключается в создании условий, при которых арест судна не может быть применён произвольно или в обход общепризнанных норм международного права. Однако, стоит отметить, что возникает вопрос, связанный с возможностью защиты так называемого «теневого флота», когда суда под флагами третьих государств, фактически контролируемые иным государством, неправомерно задерживаются по подозрению в связях с этим государством в условиях санкционных режимов.

На сегодняшний день отсутствует международно-правовое регулирование пределов применения военно-морских сил в мирное время, применительно к защите коммерческого судоходства. Большинство норм, которые так или иначе затрагивают данный вопрос относятся к национальным законодательствам различных стран. Стоит также отметить, что в отечественном законодательстве данный вопрос комплексно не урегулирован, а правовая система опирается лишь на фрагментарные нормы военного, морского и административного права. Данное обстоятельство порождает множество правовых вопросов, к числу которых относятся пределы допустимого военного сопровождения, соотношение военной защиты и нейтралитета торгового судна, а также риски милитаризации коммерческого судоходства. Эти вопросы требуют чёткого правового осмысления, поскольку чрезмерное расширение военного присутствия способно, напротив, усилить напряжённость и создать дополнительные угрозы для международной торговли.

Так, возможность применения военно-морских сил в целях защиты коммерческого судоходства не устраняет сам институт ареста судов, но оказывает существенное влияние на практику его реализации. Арест в условиях военного присутствия становится более формализованным и юридически обоснованным, поскольку государства вынуждены учитывать возможные международно-правовые последствия своих действий, что способствует сдерживанию злоупотреблений арестом и снижению его использования в качестве инструмента санкционного давления.

В результате защита коммерческого судоходства в условиях санкций формируется как комплексный механизм, в котором арест судов, санкционное регулирование и использование военно-морских сил находятся в тесной взаимосвязи. Арест выступает юридической точкой воздействия, санкции — политико-экономическим фоном его применения, а военно-морские силы — инструментом обеспечения баланса между суверенными интересами государств и принципом свободы мореплавания. Такое взаимодействие отражает общую тенденцию к усложнению правового регулирования морских перевозок и усиливает значение государственной роли в обеспечении устойчивости международного коммерческого судоходства.

Рассмотрение правовых механизмов защиты коммерческого судоходства в условиях санкционного давления показывает, что институт ареста морских судов в современных условиях утратил характер исключительно нейтральной процессуальной меры. Сохраняя формальное закрепление в нормах международного и национального морского права, арест всё чаще применяется в контексте реализации санкционной политики, что существенно расширяет его фактическое значение и последствия для участников морских перевозок. В результате арест судна начинает выполнять не только обеспечительную, но и ограничительную функцию, влияя на устойчивость торговых маршрутов и экономическую деятельность судовладельцев.

В условиях сегодняшней реальности арест судна выступает отправной точкой более широкого механизма воздействия, выходящего за рамки частноправового спора и затрагивающего интересы государства флага, грузоотправителей и международных торговых партнёров. На этом фоне возрастает значение роли государства в обеспечении защиты коммерческого судоходства. Возможность использования военно-морских сил в целях обеспечения безопасности морских перевозок становится необходимой реакцией на системные риски, связанные с санкционными арестами и угрозой произвольных задержаний. Военно-морское присутствие не подменяет собой судебные и дипломатические механизмы, однако может выполнять важную превентивную функцию, снижая вероятность злоупотреблений арестом и способствуя поддержанию свободы мореплавания. При этом правомерность и пределы такого участия требуют строгого соблюдения норм международного права и недопущения милитаризации коммерческого судоходства, а также необходимости системного развития отечественного законодательства в области правового регулирования возможности применения военно-морского флота для обеспечения безопасности коммерческого судоходства

Пристатейный библиографический список:

1. Котляров Р.В., Обеспечение безопасности мореплавания путем ареста судов на основе морских требований // Киберленинка — URL: <file:///C:/Users/stasy/Downloads/obespechenie-bezopasnosti-moreplavaniya-putem-aresta-sudov-na-osnove-morskih-trebovaniy.pdf> (дата обращения: 10.01.2026).

2. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS) (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982), ст. 105
3. Скаридов А.С. Морское право РФ. Учебное пособие / Институт по изучению проблем морского права. СПб: Academus, 2017. 251с.
4. Шахназаров Б. А., Дораев М. Г., Гландин С. В. Правовой комплаенс в условиях санкций : монография. — Москва : Проспект, 2025. — 176 с.
5. «МИД: корабль США преследует российский танкер «Маринера» в Атлантике» // Коммерсантъ URL: <https://www.kommersant.ru/doc/8337955> (дата обращения: 08.01.2026).
6. Корякин В. М. Невоенные санкции против России: правовой аспект : монография. — Москва : Юрлитинформ, 2015. — 271 с. — ISBN 978-5-4396-0861-4.

Для цитирования: Соломка Т.А. Правовое обеспечение экологической безопасности при добыче углеводородов в акваториях со сложными ледовыми условиями / научн.рук. д.ю.н., проф. А.С. Скаридов; ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова // Океанский менеджмент. - 2026. - № 1(35). – С. 25-28.

Соломка Т.А.

Solomka T.A.

магистрант программы

«Морское право и правовое регулирование морского предпринимательства»,

ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова

Научный руководитель:

Скаридов А.С.

Skaridov A.S.

д.ю.н., профессор,

заведующий кафедрой Международного и морского права,

ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова

ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ДОБЫЧЕ УГЛЕВОДОРОДОВ В АКВАТОРИЯХ СО СЛОЖНЫМИ ЛЕДОВЫМИ УСЛОВИЯМИ

Аннотация. Статья посвящена комплексному анализу правового обеспечения экологической безопасности при добыче углеводородов в акваториях Арктики, характеризующихся сложными ледовыми условиями. Рассматриваются международно-правовые основы и национальное законодательство Российской Федерации в сфере охраны морской среды при шельфовом недропользовании, особое внимание уделено механизмам предупреждения и ликвидации разливов нефти (ЛАРН), их практической применимости в условиях ледового покрова, а также анализу правовых аспектов эксплуатации морской ледостойкой стационарной платформы «Приразломная». Выявлены системные пробелы действующего регулирования, прежде всего расхождение между правовой презумпцией ликвидируемости аварийного разлива и технологической невозможностью его сбора во льдах, сформулированы предложения по совершенствованию российского законодательства в направлении приоритета превентивных мер над реактивными.

Ключевые слова: экологическая безопасность, арктический шельф, ледовые условия, ЛАРН, континентальный шельф, «Приразломная», нефтяное загрязнение, правовые пробелы.

LEGAL FRAMEWORK FOR ENVIRONMENTAL SAFETY IN HYDROCARBON EXTRACTION IN AREAS WITH COMPLEX ICE CONDITIONS

Abstract. The article provides a comprehensive analysis of the legal framework for environmental safety in Arctic hydrocarbon extraction under complex ice conditions. It examines the international legal basis and Russian Federation national legislation governing marine environmental protection in offshore subsoil use, special attention is paid to oil spill response (OSR) mechanisms and their practical applicability under ice cover, as well as the legal aspects of operating the Prirazlomnaya ice-resistant offshore platform. Systemic gaps in current regulation are identified, most notably the discrepancy between the legal presumption that spills can be remediated and the technological impossibility of oil collection under ice, proposals are formulated for improving Russian legislation toward prioritizing preventive over reactive measures.

Keywords: environmental safety, Arctic shelf, ice conditions, oil spill response, continental shelf, Prirazlomnaya, oil pollution, legal gaps.

Освоение арктического континентального шельфа остается одним из стратегических приоритетов Российской Федерации, по оценкам специалистов, ресурсная база российского сектора Арктики содержит до 13% мировых неразведанных запасов нефти [1]. Добыча углеводородов в таких условиях сопряжена с комплексом специфических правовых и технических проблем, центральной из которых выступает обеспечение экологической безопасности в акваториях с устойчивым ледовым покровом.

Арктические экосистемы отличаются уязвимостью, такой как - низкие температуры замедляют биохимическое разложение углеводородов, а восстановление морской биоты после техногенного

воздействия растягивается на десятилетия. Одновременно ледовый покров делает традиционные методы ликвидации разливов нефти (ЛАРН) неэффективными или полностью неприменимыми, что ставит под сомнение всю правовую архитектуру, построенную на презумпции «гарантированной ликвидации» последствий аварии [2].

Легальная дефиниция экологической безопасности закреплена в ст. 1 Федерального закона от 10 января 2002 г. № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды» - это «состояние защищенности природной среды и жизненно важных интересов человека от возможного негативного воздействия хозяйственной и иной деятельности, чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, их последствий» [3].

Применительно к морской добыче углеводородов в Арктике данное определение приобретает особое содержание, объектом защиты выступают не «природная среда», а уникальные ледово-морские экосистемы, деградация которых необратима в юридически значимые сроки. Член-корреспондент РАН В.И. Богоявленский констатирует, что существующие технологии не позволяют гарантированно ликвидировать крупный разлив нефти в ледовых условиях [4].

Акватории со сложными ледовыми условиями (арктический шельф, замерзающие моря Дальнего Востока, Обская губа) характеризуются следующими факторами, многократно усиливающими экологические риски.

Во-первых, ледовые нагрузки на буровые конструкции, дрейфующие торосы оказывают давление, достигающее критических значений для металлоконструкций платформ.

Во-вторых, замедленная деградация загрязнителей, нефть, вмерзшая в лед, сохраняется в неизменном состоянии годами, а при таянии распространяется на огромные пространства.

В-третьих, неприменимость традиционных методов ЛАРН, скиммеры забиваются ледяной крошкой, боновые заграждения не ставятся в ледовых полях, нефть образует со снегом и льдом вязкую массу («шуг-нефть»), не поддающуюся механическому сбору [5].

В-четвертых, особая уязвимость трофических цепей, белый медведь, гренландский тюлень, морские птицы и проходные виды рыб зависят от состояния ледового покрова, разрушение которого нефтью ведет к гибели популяций и подрыву жизнеобеспечения коренных народов Севера.

Правовое регулирование экологической безопасности при добыче углеводородов в ледовых акваториях образует многоуровневую систему источников, на международном уровне базовым документом служит Конвенция ООН по морскому праву 1982 года (ЮНКЛОС), статья 234 ЮНКЛОС предоставляет прибрежным государствам право устанавливать недискриминационные законы и правила по предотвращению загрязнения морской среды «с судов в покрытых льдом районах» в пределах ИЭЗ, это положение легитимирует особый национальный правовой режим для арктических вод [6], важную роль в регулировании поиска и спасания играет Соглашение арктических государств 2011 года.

На национальном уровне систему источников образуют: Конституция РФ (ст. 42, 58), Закон РФ «О недрах» 1992 г. [7], Федеральный закон «О континентальном шельфе РФ» № 187-ФЗ 1995 г. [8], Федеральный закон «Об охране окружающей среды» № 7-ФЗ 2002 г. [3], Федеральный закон «Об исключительной экономической зоне РФ» № 191-ФЗ 1998 г., Постановление Правительства РФ от 29.08.2025 № 1307 «Об утверждении технического регламента о безопасности объектов морского транспорта» [9], Постановление Правительства РФ от 31.12.2020 № 2451 об утверждении Правил ЛАРН [10].

Ключевым инструментом технического регулирования выступает Технический регламент № 1307, он устанавливает специальные требования к конструкции объектов морского нефтегазового комплекса, работающих в ледовых условиях: расчет прочности конструкций на ледовые нагрузки, применение хладостойких сталей, обязательность систем мониторинга ледовой обстановки, а также разработку сценариев аварийных разливов для зимнего периода. Национальный общественный стандарт «Экологическая безопасность Арктики» (2021) дополняет систему актами «мягкого права», формируя механизмы саморегулирования отрасли [11].

Система ЛАРН является центральным элементом правового обеспечения экологической безопасности при морской добыче углеводородов, обязанность недропользователя иметь силы и средства для ликвидации разливов закреплена в ст. 32.2 Закона о континентальном шельфе РФ и ст. 46 Закона об охране окружающей среды. Конкретизацию этих требований осуществляет Постановление Правительства № 2451.

В соответствии с Правилами ЛАРН, каждый недропользователь обязан разработать и ввести в действие план ЛАРН, включающий: сценарное моделирование возможных разливов с учетом природных условий района работ; перечень сил и средств постоянной готовности; порядок взаимодействия с МЧС, Росприроднадзором и Росморречфлотом; расчет достаточности ресурсов для ликвидации разлива максимального объема. Требования к аварийно-спасательным формированиям, включая наличие судов ледового класса и оборудования, рассчитанного на работу при отрицательных температурах, установлены Приказом Минтранса № 395 от 27.12.2019 [12].

Планы ЛАРН охватывают все этапы жизненного цикла объекта: проектирование (раздел ПМОС), эксплуатацию (поддержание постоянной готовности сил и средств), а также вывод из эксплуатации, при котором риск аварийных утечек сохраняется в ходе демонтажа конструкций.

Несмотря на развернутую нормативную базу, правовые механизмы ЛАРН в ледовых акваториях наталкиваются на принципиальное ограничение технологического характера, В.И. Богоявленский

формулирует его как «иллюзию готовности» - компании формально выполняют требования закона, закупая оборудование и имея планы ЛАРН, однако в реальной чрезвычайной ситуации при ледовом покрове это оборудование окажется неработоспособным [4].

Боновые заграждения невозможно установить в ледовых полях, скиммеры теряют работоспособность из-за ледяной крошки и шуги, диспергенты не действуют при отрицательных температурах, нефть, ушедшая под лед, недоступна для сбора до весны, а в период таяния распространяется на тысячи квадратных километров, это создает правовую коллизию: закон требует того, что технически невыполнимо в данных природных условиях.

Опыт катастрофы танкера Exxon Valdez (1989) дает необходимый сравнительный контекст, попытки ЛАРН в холодных водах залива Принца Уильяма потерпели неудачу, оборудование прибыло с опозданием, боны оказались неэффективны при волнении и низких температурах, диспергенты не работали. Принятый в 1990 году Закон США о загрязнении нефтью (Oil Pollution Act - OPA 90) сместил акцент с реагирования на предотвращение, ввел требование двойного корпуса для танкеров, ужесточил правила лоцманской проводки, установил режим строгой ответственности (strict liability) [13]. Российское законодательство формально восприняло многие институты международного права, однако главного вывода из катастрофы - приоритета конструктивной безопасности над поставарийным реагированием - в полной мере не сделало.

Морская ледостойкая стационарная платформа (МЛСП) «Приразломная», первый и единственный объект добычи углеводородов на арктическом шельфе России в условиях круглогодичного присутствия льда, месторождение расположено в Печорском море, в 60 км от берега, на глубине 19–20 метров, платформа гравитационного типа весом более 500 тысяч тонн стоит на дне за счет собственного веса, что повышает ее устойчивость к ледовым нагрузкам.

С формально-юридической точки зрения «Приразломная» соответствует всем предусмотренным законодательством требованиям: лицензия выдана в установленном порядке; проектная документация прошла государственную экологическую экспертизу; платформа построена с учетом расчетных ледовых нагрузок; план ЛАРН разработан и действует; системы мониторинга окружающей среды функционируют. Компания-оператор выполнила весь предписанный законом комплекс организационных и технических мер [4].

Однако формально-юридическое соответствие закону не тождественно фактической экологической безопасности, как указывают В.В. Маслов, В.П. Телков и П.К. Семянцева, традиционные методы оценки рисков, основанные на среднестатистических показателях, неприменимы в условиях Арктики, необходим переход к интегральному подходу, учитывающему не только вероятность аварии, но и катастрофически высокую стоимость ликвидации последствий и необратимость ущерба для экосистем [14]. В случае реального крупного разлива, например, при разрушении отгрузочного танкера от удара торося, нефть уйдет под лед и будет недоступна для сбора до весны.

Отдельного внимания заслуживает проблема кумулятивного ущерба, даже при безаварийной работе неизбежны технологические потери, в теплых морях экосистема справляется с такими нагрузками, в арктических условиях из-за замедленного метаболизма гидробионтов загрязнители накапливаются в донных отложениях и пищевых цепях, нормативы ПДК и НДС, разработанные для иных климатических зон, могут не учитывать арктическую специфику, создавая риск легального, но экологически опасного накопления ущерба.

Таким образом, проект «Приразломная» демонстрирует изъян действующей правовой модели, она ориентирована на реагирование после аварии, тогда как единственной надежной стратегией в ледовых условиях является абсолютный приоритет предотвращения аварии.

Проведенный анализ позволяет систематизировать следующие системные пробелы действующего регулирования, первый пробел, технический регламент устанавливает общие требования к учету ледовых нагрузок, однако не содержит четкой градации в зависимости от категории ледовых условий, в международной практике (правила Российского морского регистра судоходства, DNV, ABS) такая классификация существует и детально проработана, кроме того, правовые нормы не учитывают сезонную изменчивость ледовой обстановки: требования к эксплуатации в период ледостава и в период открытой воды практически идентичны, хотя риски и технологические возможности кардинально различаются.

Второй пробел, Постановление Правительства № 2451 устанавливает нормативные сроки реагирования и ликвидации разливов, которые в ледовых условиях заведомо невыполнимы, это порождает ситуацию правовой фикции и подрывает идею правового регулирования как реальной гарантии безопасности.

Третий пробел, разлив нефти в ИЭЗ или на континентальном шельфе РФ может загрязнить воды и побережья Норвегии, США, Канады и Дании/Гренландии через дрейф льдов, механизмы ответственности за такой ущерб в российском законодательстве проработаны недостаточно.

Исходя из выявленных пробелов и с учетом научных работ Маслова В.В., Петрова И.В. и Череповицына А.Е. [14; 15; 16], а также опыта эксплуатации «Приразломной», предлагается следующий комплекс мер по совершенствованию законодательства.

На уровне федерального закона дополнить Федеральный закон «О континентальном шельфе РФ» специальной статьей 16.3 «Особенности пользования недрами в ледовых акваториях», закрепить:

легальное определение понятия «ледовая акватория»; принцип приоритета превентивных мер над мерами по ликвидации последствий аварий; запрет на применение технологий и оборудования, не прошедших специальных испытаний в ледовых условиях; обязанность учета сезонных факторов при разработке планов ЛАРН.

На уровне подзаконных актов внести изменения в Постановление Правительства № 2451, установив обязательность моделирования наихудших зимних сценариев при разработке планов ЛАРН, требование о наличии оборудования, протестированного в реальных ледовых условиях, а также ввести институт независимого аудита готовности сил и средств.

На уровне технического регулирования разработать специальные технические стандарты (на основе ГОСТ Р и правил классификационных обществ) для оборудования в ледовых полях, включая требования к материалам, системам позиционирования и средствам спасения. Закрепить в законодательстве понятие «наилучшая доступная технология для ледовых акваторий» с особыми критериями, учитывающими факторы низких температур и ледовых нагрузок.

Таким образом, действующее российское законодательство, устанавливая обширный перечень формальных требований к безопасности объектов морского нефтегазового комплекса, не гарантирует реальной экологической безопасности в ледовых условиях.

Анализ нормативной базы и практики ее применения на примере МЛСП «Приразломная» выявил фундаментальное расхождение между формально-юридической моделью и реальным положением дел. Сравнительный анализ с зарубежным опытом показывает, что международное сообщество, опираясь на уроки катастрофы Exxon Valdez, сместило акцент с реактивного регулирования на превентивное, Российское законодательство этот принципиальный сдвиг не отразило.

Пристатейный библиографический список:

1. Маслов В.В., Телков В.П., Семянцева П.К. Геоэкологические риски при стратегическом планировании освоения углеводородного потенциала арктического шельфа России // Труды РГУ нефти и газа имени И.М. Губкина. 2024. № 2 (315). С. 40–50.
2. Жаворонкова Н.Г., Выпханова Г.В. Правовое обеспечение экологической безопасности в Арктике: современное состояние и перспективы развития // Lex Russica. 2020. № 6 (163). С. 62–75.
3. Федеральный закон от 10.01.2002 № 7-ФЗ (ред. от 08.08.2024) «Об охране окружающей среды» // СЗ РФ. 2002. № 2. Ст. 133.
4. Богоявленский В.И. Арктика - великая и опасная // Вестник Отделения наук о Земле РАН. 2024. Спец. выпуск. С. 3–7.
5. Вьючийский В. Нефть и лед: проблемы освоения Приразломного месторождения // Ноябрьна вындер. 2023. 15 ноября. № 128. С. 4–5.
6. Конвенция ООН по морскому праву (ЮНКЛОС) (заключена в г. Монтего-Бей 10.12.1982).
7. Закон РФ от 21.02.1992 № 2395-1 (ред. от 08.08.2024) «О недрах» // СЗ РФ. 1995. № 10. Ст. 823.
8. Федеральный закон от 30.11.1995 № 187-ФЗ (ред. от 11.03.2024) «О континентальном шельфе Российской Федерации» // СЗ РФ. 1995. № 49. Ст. 4694.
9. Постановление Правительства РФ от 29.08.2025 № 1307 «Об утверждении технического регламента "О безопасности объектов морского транспорта"» // СЗ РФ. 2025. № 36. Ст. 6125.
10. Постановление Правительства РФ от 31.12.2020 № 2451 «Об утверждении Правил организации мероприятий по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов на континентальном шельфе Российской Федерации, во внутренних морских водах, в территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации» // СЗ РФ. 2021. № 3. Ст. 586.
11. Национальный общественный стандарт «Экологическая безопасность Арктики». М., 2021. 98 с.
12. Приказ Минтранса России от 27.12.2019 № 395 «Об утверждении требований к составу и оснащению аварийно-спасательных формирований, предназначенных для ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов на континентальном шельфе РФ» // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>.
13. Oil Pollution Act of 1990 (OPA 90), 33 U.S.C. § 2701 et seq.
14. Маслов В.В., Телков В.П., Семянцева П.К. Указ. соч.
15. Петров И.В., Меркулина И.А., Харитоновна Т.В. Научно-методический подход к экологической оценке горнодобывающих и энергетических проектов Арктики // Уголь. 2023. № 5. С. 77–83.
16. Череповицын А.Е., Ильинова А.А., Евсеева О.О. Критический анализ методических подходов к оценке устойчивости арктических нефтегазовых проектов // Записки Горного института. 2021. Т. 251. С. 3–15.
17. Богоявленский В.И., Богоявленский И.В., Каргина Т.Н. Повышение эффективности и экологической безопасности освоения нефтегазовых ресурсов арктической и субарктической зон // Актуальные проблемы нефти и газа. 2023. Т. 13. № 2. С. 8–21.
18. Кузнецов А.В., Соколов А.Н. Проблемы правового регулирования ликвидации разливов нефти в арктических морях // Морское право. 2022. № 1. С. 23–31.
19. Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года (утв. Указом Президента РФ от 05.03.2020 № 164) // СЗ РФ. 2020. № 10. Ст. 1318.
20. Морская доктрина Российской Федерации на период до 2030 года (утв. Президентом РФ 31.07.2022) // Официальные документы в образовании. 2022. № 25. С. 3–19.

Для цитирования: Соснина С.А. Международно-правовые механизмы контроля за деятельностью судоводных компаний в контексте противодействия наркотрафику: опыт стран карибского бассейна / научн.рук. А.С. Скаридов, д.ю.н., профессор; ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова // Океанский менеджмент. - 2026. - № 1(35). - С. 29-33.

Соснина С.А.

Sosnina S.A.

магистрант программы

«Морское право и правовое регулирование морского предпринимательства»,

ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова

Научный руководитель:

Скаридов А.С.

Skaridov A.S.

д.ю.н., профессор,

заведующий кафедрой Международного и морского права,

ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова

МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВЫЕ МЕХАНИЗМЫ КОНТРОЛЯ ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ СУДОХОДНЫХ КОМПАНИЙ В КОНТЕКСТЕ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ НАРКОТРАФИКУ: ОПЫТ СТРАН КАРИБСКОГО БАСЕЙНА

Аннотация: В статье исследуются международно-правовые механизмы контроля за деятельностью судоводных компаний в контексте противодействия наркотрафику в странах Карибского бассейна. Проанализированы основные положения Конвенции ООН по морскому праву 1982 года и Конвенции ООН о борьбе против незаконного оборота наркотических средств и психотропных веществ 1988 года, формирующие правовую основу международного сотрудничества в данной сфере. Рассмотрена практика реализации международных норм через национальное законодательство стран региона и систему двусторонних соглашений. Выявлены ключевые проблемы существующих механизмов контроля, включая длительность процедур получения разрешения на досмотр судов, недостаточную регламентацию сбора доказательств и сложности противодействия использованию «удобных флагов». Предложены пути совершенствования правового регулирования на международном, региональном и национальном уровнях, включая разработку дополнительного протокола к Конвенции 1988 года и создание единого координационного центра в Карибском регионе.

Ключевые слова: международное морское право, наркотрафик, Карибский бассейн, судоводные компании, право визита, преследование по горячим следам, международное сотрудничество, региональная безопасность, удобные флаги, морское правоприменение.

INTERNATIONAL LEGAL MECHANISMS FOR CONTROLLING SHIPPING COMPANIES IN THE CONTEXT OF COUNTER-NARCOTICS: EXPERIENCE OF THE CARIBBEAN BASIN COUNTRIES

Abstract: The article examines the international legal mechanisms for controlling shipping companies in the context of counter-narcotics in the Caribbean Basin countries. The study analyzes the main provisions of the 1982 UN Convention on the Law of the Sea and the 1988 UN Convention against Illicit Traffic in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances, which form the legal framework for international cooperation in this field. The implementation of international norms through national legislation of regional countries and the system of bilateral agreements is examined. The research identifies key problems of existing control mechanisms, including lengthy procedures for obtaining permission to inspect vessels, insufficient regulation of evidence collection, and difficulties in countering the use of «flags of convenience». The article proposes ways to improve legal regulation at international, regional, and national levels, including the development of an additional protocol to the 1988 Convention and the establishment of a unified coordination center in the Caribbean region.

Keywords: international maritime law, drug trafficking, Caribbean Basin, shipping companies, right of visit, hot pursuit, international cooperation, regional security, flags of convenience, maritime law enforcement.

Противодействие незаконному обороту наркотических средств морским путем представляет собой одну из наиболее сложных задач международного сотрудничества в области морского права. Особую актуальность данная проблема приобретает в Карибском регионе, который в силу своего географического положения и интенсивности морского судоходства традиционно является зоной повышенного риска с точки зрения наркотрафика.

Фундаментальной правовой основой международного сотрудничества в области противодействия морскому наркотрафику является Конвенция ООН по морскому праву 1982 года [1]. Статья 108 Конвенции устанавливает базовое обязательство всех государств сотрудничать в пресечении незаконной перевозки наркотических средств и психотропных веществ судами в открытом море. Данная норма имеет принципиальное значение, поскольку создает правовую основу для взаимодействия государств за пределами их территориальных вод.

Важно отметить, что статья 108 Конвенции 1982 года содержит два ключевых элемента: во-первых, это общее обязательство государств сотрудничать в пресечении наркотрафика, и, во-вторых, право любого государства запрашивать содействие других государств в пресечении использования судов, ходящих под их флагом, для незаконной перевозки наркотиков. При этом Конвенция прямо

предусматривает, что такое сотрудничество должно осуществляться «в соответствии с международным правом» [1], что подчеркивает необходимость соблюдения общих принципов международного права при реализации мер контроля.

Детальное регулирование механизмов противодействия морскому наркотрафику содержится в Конвенции ООН о борьбе против незаконного оборота наркотических средств и психотропных веществ 1988 года. Статья 17 данной Конвенции, озаглавленная «Незаконный оборот на море», устанавливает комплексный правовой режим международного сотрудничества в данной сфере [2].

Конвенция 1988 года предусматривает несколько ключевых механизмов контроля за судоходными компаниями в контексте противодействия наркотрафику. В частности, согласно пункту 3 статьи 17, государство, имеющее разумные основания подозревать судно под флагом другого государства в участии в незаконном обороте, может уведомить государство флага, запросить подтверждение регистрации и, в случае подтверждения, просить разрешение принять надлежащие меры в отношении такого судна [2].

Особую значимость имеет пункт 4 статьи 17 Конвенции 1988 года, который устанавливает право государства флага разрешать запрашивающему государству, в частности:

- подниматься на борт судна;
- производить досмотр судна;
- в случае обнаружения доказательств незаконного оборота принимать надлежащие меры в отношении судна, лиц и груза на борту [2].

Практическая реализация данных положений нашла отражение в деле «United States v. Aybar-Ulloa» [3], где Апелляционный суд первого округа США рассмотрел вопрос о правомерности действий американских правоохранительных органов при задержании судна в международных водах Карибского моря. Суд подтвердил, что процедура получения согласия государства флага на досмотр судна, предусмотренная Конвенцией 1988 года, была соблюдена, что сделало последующие действия по задержанию судна и его экипажа правомерными.

В развитие международно-правовых механизмов страны Карибского бассейна реализуют положения конвенций через национальное законодательство. В частности, правовую основу противодействия морскому наркотрафику в территориальных водах Багамских островов составляет «Dangerous Drugs Act», наделяющий «Royal Bahamas Defence Force» полномочиями по контролю за судами в территориальных водах государства [4]. На Ямайке аналогичные полномочия предоставлены «Jamaica Defence Force Coast Guard» на основании национального «Dangerous Drugs Act» [5]. Такой подход к имплементации международных норм через детальное национальное регулирование способствует созданию эффективной правовой базы для проведения антинаркотических операций в территориальных водах государств региона.

Важным дополнением к международно-правовому режиму являются двусторонние соглашения между США и странами Карибского бассейна. В частности, Соглашение между правительством Соединенных Штатов Америки и правительством Республики Тринидад и Тобаго о морских контрнаркотических операциях 1996 года устанавливает упрощенный порядок получения разрешения на досмотр судов, подозреваемых в перевозке наркотиков.

Статья 3 данного Соглашения предусматривает создание специального механизма оперативной связи между компетентными органами двух государств для быстрого решения вопросов о предоставлении разрешения на досмотр судов [6].

Анализ международно-правовых механизмов контроля позволяет выделить комплексную систему противодействия морскому наркотрафику, основанную на нескольких взаимосвязанных элементах. Фундаментальное значение имеет институт права визита и досмотра судов в открытом море, реализация которого строго регламентирована международным правом. Данный механизм может быть задействован только при наличии разумных оснований для подозрений в причастности судна к незаконному обороту наркотических средств. При этом международное право устанавливает обязательное требование получения разрешения государства флага на проведение досмотра, что обеспечивает соблюдение принципа суверенитета государств. Важно отметить, что все действия по досмотру должны осуществляться таким образом, чтобы минимизировать вмешательство в законную коммерческую деятельность судоходных компаний.

Существенную роль в системе противодействия наркотрафику играет институт преследования по горячим следам, который регламентируется статьей 111 Конвенции ООН по морскому праву 1982 года [1]. Данное право может быть реализовано исключительно военными кораблями или специально уполномоченными государственными судами. Ключевым условием законности преследования является его начало в момент нахождения иностранного судна во внутренних водах, территориальном море или прилегающей зоне преследующего государства. При этом преследование должно быть непрерывным и прекращается в момент входа преследуемого судна в территориальное море своего государства или третьего государства.

Эффективность описанных механизмов во многом зависит от налаженной системы обмена информацией между государствами. Международное право устанавливает обязательство информировать государство флага о любых принятых мерах в отношении судов, ходящих под его флагом. Практическая реализация данного требования осуществляется через систему оперативного обмена данными о

подозрительных судах. Особое значение приобретает создание специальных защищенных каналов связи между компетентными органами различных государств, что позволяет обеспечить своевременное реагирование на возникающие угрозы.

Практическая реализация международно-правовых механизмов контроля за судоходными компаниями в контексте противодействия наркотрафику сопряжена с рядом существенных проблем, требующих комплексного решения. Показательным в этом отношении является дело «United States v. Aybar-Ulloa» [3], в рамках которого были выявлены сложности, связанные с определением юрисдикции и получением оперативного согласия государства флага на досмотр судна. В частности, суд отметил, что процесс получения разрешения занял более шести часов, что создало риск утраты доказательств незаконной деятельности.

Конвенция ООН по морскому праву 1982 года в статье 110 устанавливает исчерпывающий перечень оснований для осуществления права визита военным кораблем в отношении иностранного судна в открытом море [1]. При этом подозрение в перевозке наркотических средств прямо не указано в данном перечне, что создает определенные правовые сложности при реализации контрольных мероприятий. Данный пробел частично компенсируется положениями статьи 17 Конвенции 1988 года, однако практика показывает необходимость более четкой регламентации процедур контроля [2].

Особую сложность представляет реализация механизмов контроля в случаях, когда судно, подозреваемое в перевозке наркотиков, меняет свой флаг во время рейса. Статья 92 Конвенции 1982 года устанавливает, что судно, которое плавает под флагами двух или нескольких государств, рассматривается как судно, не имеющее национальности [1]. Однако практическая реализация данного положения требует наличия убедительных доказательств факта смены флага, что не всегда возможно в оперативных условиях.

Определенные трудности возникают при реализации права преследования по горячим следам в архипелажных водах Карибского региона. Согласно статье 111 Конвенции 1982 года, право преследования прекращается, как только преследуемое судно входит в территориальное море своего или третьего государства [1]. В условиях географической специфики Карибского бассейна, где территориальные воды различных государств часто граничат друг с другом, это создает возможности для уклонения от преследования.

В деле «Commonwealth of the Bahamas v. M/V Seaward Explorer» (2022) Верховный суд Багамских островов рассмотрел вопрос о правомерности действий правоохранительных органов при преследовании судна, подозреваемого в перевозке наркотиков, которое пыталось укрыться в территориальных водах соседнего государства. Суд подтвердил, что в таких ситуациях критическое значение имеет наличие эффективных механизмов оперативного взаимодействия между правоохранительными органами соседних государств [7].

Практика правоприменения в странах Карибского бассейна демонстрирует важность согласованного подхода к реализации контрольных полномочий. Характерным примером является опыт Антигуа и Барбуды, где «The Misuse of Drugs Act» предусматривает специальные положения о координации действий национальных правоохранительных органов с региональными партнерами при проведении морских антинаркотических операций [8]. Схожие нормы содержатся в законодательстве Сент-Китс и Невис, где «Maritime Areas Act» устанавливает правовой режим осуществления правоохранительной деятельности в территориальных водах государства, включая процедуры взаимодействия с компетентными органами других стран при противодействии морскому наркотрафику [9].

Анализ практики применения международно-правовых механизмов контроля позволяет выявить следующие системные проблемы:

Во-первых, существующие процедуры получения разрешения государства флага на досмотр судна являются излишне длительными и не всегда эффективными в условиях необходимости оперативного реагирования на подозрительную активность. Положения статьи 17 Конвенции 1988 года, хотя и создают правовую основу для такого взаимодействия, не устанавливают конкретных сроков рассмотрения запросов о предоставлении разрешения на досмотр [2].

Во-вторых, серьезной проблемой остается недостаточная регламентация вопросов сбора и обеспечения сохранности доказательств при проведении досмотра судов в открытом море. Конвенция 1988 года в статье 17 устанавливает общие рамки проведения таких мероприятий [2], однако не содержит детальных процессуальных требований. Это может создавать сложности при последующем судебном рассмотрении дел, связанных с морским наркотрафиком, когда встает вопрос о допустимости полученных доказательств.

В-третьих, существует проблема эффективного контроля за судами, использующими «удобные флаги». Практика показывает, что значительная часть судов, задействованных в незаконной перевозке наркотиков, регистрируется в государствах, предоставляющих упрощенный порядок регистрации и минимальный уровень контроля. Хотя статья 94 Конвенции 1982 года устанавливает обязанность государства флага эффективно осуществлять юрисдикцию и контроль над судами [1], механизмы реализации этой обязанности в отношении государств «удобного флага» остаются недостаточно эффективными.

Показательным в этом отношении является положение статьи 4 Соглашения между США и Тринидадом и Тобаго 1996 года [6], которое предусматривает создание совместных групп по проверке регистрации судов и обмену информацией о подозрительных изменениях флага. Однако такая практика пока не получила широкого распространения в регионе.

Для совершенствования международно-правовых механизмов контроля за деятельностью судоходных компаний в контексте противодействия наркотрафику требуется комплексный подход на нескольких уровнях правового регулирования. На уровне международного права представляется необходимым разработать и принять дополнительный протокол к Конвенции 1988 года, который бы существенно расширил и конкретизировал существующую правовую базу. Данный протокол должен детально регламентировать процедуры и четкие временные рамки получения разрешения государства флага на досмотр судов, что позволит повысить оперативность реагирования на подозрительную активность. Особое внимание следует уделить разработке единых международных стандартов сбора и обеспечения сохранности доказательств при проведении досмотра в открытом море, поскольку существующие нормы не обеспечивают достаточной правовой определенности в этом вопросе.

В рамках регионального сотрудничества в Карибском бассейне необходимо институциональное развитие системы противодействия наркотрафику. Ключевым элементом такого развития может стать создание единого координационного центра, обеспечивающего непрерывное взаимодействие правоохранительных органов различных государств региона. Такой центр позволит не только оперативно координировать совместные действия по пресечению незаконной перевозки наркотиков, но и аккумулировать информацию о подозрительных судах и судоходных компаниях, создавая эффективную систему раннего предупреждения противоправной деятельности.

На сегодняшний день в регионе уже функционируют несколько эффективных механизмов координации. Успешным примером такого взаимодействия служит деятельность «Caribbean Maritime and Air Operations Coordination Centre» (СМАОС), базирующегося в Тринидаде и Тобаго [10]. Центр координирует совместные морские операции по противодействию наркотрафику в рамках «Regional Security System» (RSS), объединяющего семь государств восточной части Карибского бассейна - Барбадос, Доминику, Гренаду, Сент-Китс и Невис, Сент-Люсию, Сент-Винсент и Гренадины, а также Антигуа и Барбуду. Правовой основой деятельности RSS является «Treaty Establishing the Regional Security System» 1996 года, который в статье 4 прямо предусматривает сотрудничество государств-участников в противодействии незаконному обороту наркотических средств на море [11].

Не менее важным элементом регионального взаимодействия выступает «Joint Regional Communications Centre» (JRCC), функционирующий в Бриджтауне (Барбадос). Центр обеспечивает круглосуточный обмен информацией между правоохранительными органами стран Карибского сообщества (CARICOM) о подозрительных судах и их перемещениях. Правовой основой деятельности JRCC служит «CARICOM Maritime and Airspace Security Co-operation Agreement» 2007 года, который устанавливает обязательства государств-участников по оперативному обмену данными о потенциальных угрозах морской безопасности, включая наркотрафик [12]. Особую эффективность в этой связи показало внедрение системы «Advance Cargo Information System» (ACIS), позволяющей государствам-участникам получать предварительную информацию о грузах и судах, направляющихся в их порты, что существенно повышает результативность контрольных мероприятий.

В развитие регионального сотрудничества особое значение имеет деятельность «Caribbean Basin Security Initiative» (CBSI) 2009 года, в рамках которой реализуется программа «Technical Assistance Field Team» (ТАФТ) [13]. Данная программа, основанная на меморандуме о взаимопонимании между США и CARICOM, обеспечивает техническую поддержку морских правоохранительных подразделений стран региона, включая обучение персонала современным методам обнаружения наркотических средств на морских судах.

Несмотря на наличие действующих механизмов координации, существует потребность в их дальнейшем развитии и усилении. В частности, необходимо расширение технических возможностей по обмену информацией в режиме реального времени, унификация стандартов подготовки персонала и создание единой базы данных о подозрительных судах и судоходных компаниях. Такой подход позволит не только оперативно координировать совместные действия по пресечению незаконной перевозки наркотиков, но и создать эффективную систему раннего предупреждения противоправной деятельности.

На национальном уровне требуется существенная работа по гармонизации законодательства государств Карибского бассейна. Особую значимость имеет унификация требований к регистрации судов и проверке судоходных компаний, что позволит минимизировать риски использования различий в национальном регулировании для целей наркотрафика. При этом важно обеспечить единообразный подход к процессуальным аспектам сбора и представления доказательств по делам о морском наркотрафике, создавая надежную правовую основу для последующего судебного преследования нарушителей.

Таким образом, проведенное исследование международно-правовых механизмов контроля за деятельностью судоходных компаний в контексте противодействия наркотрафику в Карибском регионе позволяет сделать ряд существенных выводов. Современная система международно-правового регулирования, основанная на Конвенции ООН по морскому праву 1982 года и Конвенции ООН о борьбе против незаконного оборота наркотических средств и психотропных веществ 1988 года, создает базовые

рамки для межгосударственного сотрудничества в данной сфере. Однако практика правоприменения, отраженная в том числе в актуальных судебных решениях, свидетельствует о необходимости дальнейшего совершенствования правовых механизмов.

Ключевой проблемой остается обеспечение баланса между эффективностью контрольных мероприятий и соблюдением фундаментальных принципов международного морского права, включая свободу судоходства и исключительную юрисдикцию государства флага. Решение данной проблемы требует дальнейшего развития международно-правовой базы, особенно в части регламентации процедур получения разрешения на досмотр судов и сбора доказательств в открытом море.

Особую актуальность приобретает вопрос противодействия использованию «удобных флагов» для целей наркотрафика. Существующие механизмы контроля за деятельностью судоходных компаний не в полной мере учитывают современные реалии международного судоходства, что создает значительные пробелы в системе противодействия незаконному обороту наркотических средств морским путем.

Пристатейный библиографический список

1. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (United Nations Convention on the Law of the Sea): принята 10 декабря 1982 года: официальный текст // Организация Объединенных Наций: официальный сайт. – URL: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/lawsea.shtml (дата обращения: 17.11.2024).
2. Конвенция Организации Объединенных Наций о борьбе против незаконного оборота наркотических средств и психотропных веществ (United Nations Convention against Illicit Traffic in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances): принята 20 декабря 1988 года: официальный текст // Организация Объединенных Наций: официальный сайт – URL: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/illicit_drugs.pdf (дата обращения: 17.11.2024).
3. Дело «Соединенные Штаты против Айбар-Уллоа» (United States v. Aybar-Ulloa) в практике Апелляционного суда первого округа США // United States Court of Appeals For the First Circuit: official website. – URL: <https://www.ca1.uscourts.gov/opinions> (дата обращения: 17.11.2024).
4. Закон об опасных наркотических веществах Багамских островов (The Bahamas Dangerous Drugs Act, с изменениями и дополнениями на 2024 год) // The Government of The Bahamas: Laws On-line. – URL: <https://caselaw.findlaw.com/court/us-1st-circuit/1974577.html> (дата обращения: 17.11.2024).
5. Закон об опасных наркотических веществах Ямайки (Jamaica Dangerous Drugs Act, с изменениями и дополнениями на 2024 год) // Ministry of Justice of Jamaica: official website. – URL: <https://moj.gov.jm/laws> (дата обращения: 17.11.2024).
6. Соглашение между правительством Соединенных Штатов Америки и правительством Республики Тринидад и Тобаго о морских контрнаркотических операциях (Agreement Between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of Trinidad and Tobago Concerning Maritime Counter-Drug Operations): подписано 4 марта 1996 года: вступило в силу 14 октября 1996 года // U.S. Department of State: Treaties in Force. – URL: <https://www.state.gov/wp-content/uploads/2019/05/LF-399-5517.pdf> (дата обращения: 17.11.2024).
7. Дело «Содружество Багамских Островов против судна М/В Сивард Эксплорер» (Commonwealth of the Bahamas v. M/V Seaward Explorer), рассмотренное Верховным судом Багамских островов в 2022 году // The Supreme Court of The Bahamas: official website. – URL: <https://www.courtsofappeal.org.bs/> (дата обращения: 17.11.2024).
8. Закон о злоупотреблении наркотическими веществами Антигуа и Барбуды (Antigua and Barbuda Misuse of Drugs Act, с изменениями и дополнениями) // Government of Antigua and Barbuda: Laws of Antigua and Barbuda. – URL: <https://laws.gov.ag/> (дата обращения: 17.11.2024).
9. Закон о морских пространствах Сент-Китс и Невис (Saint Kitts and Nevis Maritime Areas Act, с изменениями и дополнениями) // Government of Saint Kitts and Nevis: official website. – URL: <https://www.gov.kn/legislation/> (дата обращения: 17.11.2024).
10. Карибский центр координации морских и воздушных операций, текущая деятельность и полномочия (Caribbean Maritime and Air Operations Coordination Centre) // Regional Security System: official website. – URL: <https://www.rss.org.bb/> (дата обращения: 17.11.2024).
11. Договор об учреждении Региональной системы безопасности (Treaty Establishing the Regional Security System): принят в 1996 году: актуальная версия с изменениями и дополнениями // Regional Security System: official website. – URL: <https://www.rss.org.bb/treaties/> (дата обращения: 17.11.2024).
12. Соглашение КАРИКОМ о сотрудничестве в области морской и воздушной безопасности (CARICOM Maritime and Airspace Security Co-operation Agreement): принято в 2007 году: актуальная версия // Caribbean Community (CARICOM): official website. – URL: <https://caricom.org/documents/> (дата обращения: 17.11.2024).
13. Инициатива по безопасности Карибского бассейна (Caribbean Basin Security Initiative): текущий статус программы // U.S. Department of State: official website. – URL: <https://www.state.gov/caribbean-basin-security-initiative/> (дата обращения: 17.11.2024).

Для цитирования: Шинкаренко Е.Н. Правовое регулирование лицензирования добычи углеводородов в арктической зоне РФ: особенности и проблемы применения / кафедра Международного и морского права ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова // Океанский менеджмент. - 2026. - № 1(35). - С. 34-36.

Шинкаренко Е.Н.

Shinkarenko E.N.

магистрант программы

«Морское право и правовое регулирование морского предпринимательства»,

ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ЛИЦЕНЗИРОВАНИЯ ДОБЫЧИ УГЛЕВОДОРОДОВ В АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЕ РФ: ОСОБЕННОСТИ И ПРОБЛЕМЫ ПРИМЕНЕНИЯ

Аннотация. В статье исследуются особенности и проблемы правового регулирования лицензирования добычи углеводородов в Арктической зоне Российской Федерации. Выявлены основные проблемы правоприменительной практики, включая пробелы в законодательном регулировании, недостаточный учет природно-климатических особенностей Арктики, сложности определения границ участков недр и недостатки системы экологического контроля. На основе анализа действующего законодательства и зарубежного опыта предложены направления совершенствования нормативно-правовой базы.

Ключевые слова: Арктическая зона РФ, лицензирование недропользования, добыча углеводородов, континентальный шельф, правовое регулирование, Северный морской путь

LEGAL REGULATION OF LICENSING OF HYDROCARBON EXTRACTION IN THE ARCTIC ZONE OF THE RUSSIAN FEDERATION: FEATURES AND PROBLEMS OF APPLICATION

Abstract. The article examines the features and problems of legal regulation of licensing of hydrocarbon extraction in the Arctic zone of the Russian Federation. The main problems of law enforcement practice are identified, including gaps in legislative regulation, insufficient consideration of the natural and climatic characteristics of the Arctic, difficulties in determining the boundaries of subsoil areas and shortcomings of the environmental control system. Based on the analysis of current legislation and foreign experience, directions for improving the regulatory framework are proposed.

Keywords: Arctic zone of the Russian Federation, subsoil use licensing, hydrocarbon extraction, continental shelf, legal regulation, Northern Sea Route.

Арктическая зона Российской Федерации представляет собой стратегический регион, на территории которого сосредоточено свыше 83 млрд. тонн условного топлива извлекаемых ресурсов углеводородов континентального шельфа. Обеспечение энергетической безопасности страны в долгосрочной перспективе напрямую зависит от эффективного освоения арктических месторождений, поскольку около 85% всех извлекаемых ресурсов углеводородов российского шельфа сосредоточено именно в данном регионе¹. Правовое регулирование лицензирования добычи углеводородов в Арктике имеет ярко выраженную специфику, обусловленную природно-климатическими условиями и особыми требованиями к экологической безопасности. Как подчеркивает Е. С. Муштакова, «рациональное использование арктических богатств и сохранение благоприятной окружающей среды относятся к стратегическим приоритетам России», при этом реализация ресурсного потенциала зависит от многих факторов, среди которых «особая роль отводится правовым регуляторам»².

Принятие Программы лицензирования участков недр углеводородного сырья в Арктической зоне РФ на период до 2035 года закрепило комплексный подход к развитию минерально-сырьевой базы региона. Вместе с тем в научной литературе недостаточно исследованы проблемы правоприменительной практики специального лицензионного режима недропользования. Целью настоящего исследования выступает выявление особенностей и проблем правового регулирования лицензирования добычи углеводородов в Арктической зоне РФ.

Фундаментом правового регулирования лицензирования добычи углеводородов в Арктической зоне Российской Федерации выступает Закон РФ от 21 февраля 1992 года № 2395-1 «О недрах», устанавливающий общие принципы недропользования на всей территории страны³. Ключевое значение для арктического региона имеет статья 10.1 данного закона, определяющая основания возникновения права пользования участками недр федерального значения. Согласно положениям указанной статьи, участки недр федерального значения, расположенные на континентальном шельфе РФ и во внутренних морских водах, предоставляются в пользование решением Правительства Российской Федерации из утверждаемого перечня участков, которые могут выделяться без проведения аукционов.

¹ Данько Т. П., Гарнов А. П., Вязовикова А. С. Оценка потенциала арктических зон РФ: перспективы развития // Научные исследования и разработки. Экономика фирмы. 2021. № 2. С. 93.

² Муштакова, Е. С. Правовое регулирование недропользования в арктической зоне Российской Федерации : специальность 12.00.06 «Земельное право; природоресурсное право; экологическое право; аграрное право» : диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук. 2017. С. 17.

³ О недрах: закон Российской Федерации от 21.02.1992 № 2395-1 (ред. от 27.12.2025) // Собрание законодательства РФ. 1995. № 10. Ст. 823.

Федеральный закон от 13 июля 2020 года № 193-ФЗ «О государственной поддержке предпринимательской деятельности в Арктической зоне Российской Федерации» определяет правовой режим Арктической зоны и меры государственной поддержки недропользователей. Данный акт впервые на уровне федерального закона закрепил понятие Арктической зоны, включающей сухопутные территории и примыкающие к ним внутренние морские воды, территориальное море, участки континентального шельфа Российской Федерации¹.

Приказом Министерства природных ресурсов и экологии РФ от 9 июня 2023 года № 357 утверждена Программа лицензирования участков недр углеводородного сырья в Арктической зоне до 2035 года, целью которой выступает устойчивое обеспечение загрузки Северного морского пути добываемым сырьем и обеспечение энергетической безопасности². Программа основывается на Стратегии развития Арктической зоны и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года, утвержденной Указом Президента РФ от 26 октября 2020 года № 645³.

Разграничение полномочий в сфере лицензирования имеет четкую структуру. Федеральное агентство по недропользованию (Роснедра) выдает лицензии на участки недр федерального значения, включая расположенные на континентальном шельфе и в Арктике. Региональные департаменты Роснедр уполномочены выдавать лицензии при проведении геологического изучения недр в пределах одного федерального округа. Применительно к Арктической зоне подавляющее большинство перспективных участков недр отнесено к федеральному значению, вследствие чего полномочия региональных органов власти существенно ограничены.

На основе анализа действующего законодательства и практики его реализации можно выделить следующие группы проблем правового регулирования лицензирования добычи углеводородов в Арктической зоне Российской Федерации.

Прежде всего, необходимо отметить пробелы в законодательном регулировании, связанные со спецификой арктического региона. Как справедливо указывает, Е. С. Муштакова «слабый учёт географических, природно-климатических, иных уникальных особенностей Арктики препятствует формированию эффективного правового режима охраны уязвимых арктических экосистем»⁴. При анализе лицензионных условий обнаруживается отсутствие специальных эколого-правовых требований, которые должны минимизировать вредное влияние деятельности на экосистему региона.

Ещё одну проблему представляет определение границ участков недр континентального шельфа в Арктике. Необходимость научного обоснования внешней границы подводной окраины материка за пределами двухсотмильной зоны вызывает сложности при оформлении лицензионных участков. Разграничение континентального шельфа между арктическими государствами остается предметом международно-правовых споров, что создает правовую неопределенность для потенциальных недропользователей.

Административные барьеры в процедурах лицензирования выражаются в недостаточной прозрачности механизмов предоставления права пользования недрами. Отсутствие публикации сведений по участкам, занятым по лицензиям, полученным по заявительному принципу, создает дополнительную неопределенность для последующих потенциальных недропользователей. Проблемы экологического контроля обусловлены неготовностью существующей системы мониторинга к увеличению техногенной нагрузки в регионе, что требует разработки специальных механизмов ответственности недропользователей.

На основе выявленных проблем представляется возможным выделить следующие направления совершенствования правового регулирования лицензирования добычи углеводородов в Арктической зоне РФ.

1. Первоочередной задачей выступает унификация процедур лицензирования путем принятия специального нормативного акта, систематизирующего требования к недропользователям в арктическом регионе. Унификация должна затронуть не только процедурные аспекты получения лицензий, но и содержательные требования к программам работ с учетом уникальных природно-климатических условий региона.

2. Усиление экологических требований представляет собой приоритетное направление модернизации лицензионной системы. Данные требования должны учитывать место расположения объекта недропользования и минимизировать вредное влияние деятельности на экосистему Арктики. Целесообразно внести изменения в Закон РФ «О недрах», дополнив его нормами об обязательной экологической экспертизе программ работ для участков, расположенных в Арктической зоне.

¹ О государственной поддержке предпринимательской деятельности в Арктической зоне Российской Федерации: федеральный закон от 13.07.2020 № 193-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 2020. № 29 (часть I). Ст. 4503.

² Об утверждении Программы лицензирования участков недр углеводородного сырья в Арктической зоне Российской Федерации на период до 2035 года, ресурсная база которых потенциально может обеспечить загрузку Северного морского пути: приказ Министерства природных ресурсов и экологии РФ от 09.06.2023 № 357 // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://pravo.gov.ru>

³ О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года: указ Президента РФ от 26.10.2020 № 645 // Собрание законодательства РФ. 2020. № 44. Ст. 6864.

⁴ Муштакова, Е. С. Правовое регулирование недропользования в арктической зоне Российской Федерации : специальность 12.00.06 «Земельное право; природоресурсное право; экологическое право; аграрное право» : диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук. 2017. С. 12.

3. Совершенствование механизмов государственного контроля предполагает создание специализированного органа межведомственного взаимодействия, координирующего деятельность Роснедр, Ростехнадзора и Росприроднадзора в части мониторинга соблюдения лицензионных условий.

Зарубежный опыт правового регулирования лицензирования добычи углеводородов в арктических регионах представляет научный интерес с точки зрения выявления отдельных механизмов, потенциально применимых в российских условиях. А. К. Криворотов, проведя комплексный анализ организации и функционирования системы управления нефтегазовой отраслью Норвегии, выделяет механизм единой сквозной лицензии. На поиск и добычу нефти и газа выдается единая лицензия в общем случае на 10 лет, при этом «если недропользователи выполняют установленные в лицензии объемы работ, срок ее действия может быть продлен до 30, в исключительных случаях – до 50 лет»¹. Автор подчеркивает, что «контролируемое привлечение иностранного капитала, эффективная промышленная, налоговая и научно-техническая политика позволили стране в сжатый срок создать нефтяную и сервисную индустрию мирового уровня». Адаптация норвежского опыта к российским условиям может включать внедрение долгосрочных лицензий с поэтапной системой продления на основе достижения промежуточных показателей освоения месторождений.

Таким образом, проведенное исследование позволило выявить ключевые особенности и проблемы правового регулирования лицензирования добычи углеводородов в Арктической зоне РФ. Реализация данных мер позволит повысить эффективность лицензионной системы недропользования и обеспечить устойчивое освоение углеводородных ресурсов Арктической зоны при соблюдении требований экологической безопасности.

Пристатейный библиографический список:

1. О недрах: закон Российской Федерации от 21.02.1992 № 2395-1 (ред. от 27.12.2025) // Собрание законодательства РФ. – 1995. – № 10. – Ст. 823.
2. О государственной поддержке предпринимательской деятельности в Арктической зоне Российской Федерации: федеральный закон от 13.07.2020 № 193-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2020. – № 29 (часть I). – Ст. 4503.
3. О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года: указ Президента РФ от 26.10.2020 № 645 // Собрание законодательства РФ. – 2020. – № 44. – Ст. 6864.
4. Об утверждении Программы лицензирования участков недр углеводородного сырья в Арктической зоне Российской Федерации на период до 2035 года, ресурсная база которых потенциально может обеспечить загрузку Северного морского пути: приказ Министерства природных ресурсов и экологии РФ от 09.06.2023 № 357 // Официальный интернет-портал правовой информации. – URL: <http://pravo.gov.ru> (дата обращения: 17.01.2026).
5. Данько, Т. П. Оценка потенциала арктических зон РФ: перспективы развития / Т. П. Данько, А. П. Гарнов, А. С. Вязовикова // Научные исследования и разработки. Экономика фирмы. – 2021. – Т. 10, № 2. – С. 90-101.
6. Криворотов, А. К. Норвежская модель управления нефтегазовым комплексом / А. К. Криворотов // Энергетическая политика. – 2020. – № 2 (144). – С. 44-57.
7. Муштакова, Е. С. Правовое регулирование недропользования в арктической зоне Российской Федерации : специальность 12.00.06 «Земельное право; природоресурсное право; экологическое право; аграрное право» : диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук / Муштакова Екатерина Сергеевна, 2017. – 222 с.



¹ Криворотов, А. К. Норвежская модель управления нефтегазовым комплексом // Энергетическая политика. 2020. № 2 (144). С. 48.

РАЗДЕЛ III. МЕНЕДЖМЕНТ НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ

Для цитирования: Батенин Н.С. Критерий эффективности развития предприятий морского транспорта. / Научн.рук. Я.Е. Бразовская; ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени адм. С.О. Макарова» // Океанский менеджмент. - 2026. - № 1(35). - С. 37-43.

Батенин Н.С.

Batenin N.S.

бакалавр, 4 курс,

профиль: «Правовое обеспечение деятельности водного транспорта»,

ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова

Научный руководитель:

Бразовская Я.Е.

Brazovskaya Ya.E.

Доцент кафедры Международного и морского права

ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова

КРИТЕРИЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ РАЗВИТИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

Аннотация: В современной системе международного морского судоходства правовое регулирование перестало быть внешним фоном для хозяйственной деятельности и превратилось в ключевой фактор, определяющий саму возможность работы на рынке. Автор исследует проблему трансформации критериев эффективности развития предприятий морского транспорта под воздействием международного экономического права. В статье рассмотрены базовые конвенционные требования ИМО и МОТ (СОЛАС-74, МАРПОЛ 73/78, MLC 2006), которые выступают не столько показателями эффективности, сколько обязательным условием допуска к международным перевозкам. Автор анализирует механизмы государственного портового контроля, санкционные риски, а также коллизии между универсальными экологическими стандартами и односторонними политическими ограничениями. Особое внимание уделяется частноправовым аспектам: выбору арбитражной юрисдикции, управлению контрактными рисками и условиям страхования ответственности. В заключении обосновывается вывод о том, что юридические критерии превратились в активный инструмент стратегического планирования, а способность предприятия выстраивать правовую защиту по всем указанным направлениям становится определяющим условием его устойчивого развития и конкурентоспособности.

Ключевые слова: предприятия морского транспорта, эффективность развития, государственный портовый контроль, санкционные риски, конвенции ИМО, коллизии правовых режимов.

CRITERION FOR THE DEVELOPMENT EFFICIENCY OF MARINE TRANSPORT ENTERPRISES

Abstract: In the modern system of international maritime shipping, legal regulation has ceased to be an external backdrop for economic activity and has become a key factor determining the very possibility of operating in the market. The author explores the problem of transformation of the efficiency criteria for the development of marine transport enterprises under the influence of international economic law. The article examines the basic convention requirements of the IMO and ILO (SOLAS-74, MARPOL 73/78, MLC 2006), which act not so much as efficiency indicators, but rather as a mandatory condition for admission to international carriage. The author analyzes the mechanisms of port state control, sanction risks, as well as conflicts between universal environmental standards and unilateral political restrictions. Special attention is paid to private law aspects: the choice of arbitral jurisdiction, management of contractual risks, and conditions of liability insurance. The conclusion substantiates the finding that legal criteria have turned into an active instrument of strategic planning, and the ability of an enterprise to build legal protection in all of the above areas becomes a determining condition for its sustainable development and competitiveness.

Keywords: marine transport enterprises, development efficiency, port state control, sanction risks, IMO conventions, conflicts of legal regimes.

В современной системе международных экономических отношений морской транспорт выполняет системообразующую функцию. Согласно данным Конференции ООН (на 2019 год) по торговле и развитию (ЮНКТАД), на морские перевозки приходится более 80% объема мировой торговли товарами [1]. В стоимостном выражении ежегодно через морские порты перемещаются грузы на триллионы долларов США, а совокупный дедевейт мирового торгового флота превышает 2,2 миллиарда тонн. Столь масштабная деятельность невозможна без детального и всеобъемлющего правового регулирования, которое формируется на стыке международного публичного права, международного частного права и национальных юрисдикций государств. Предприятия морского транспорта функционируют в уникальной правовой среде. С одной стороны, их деятельность подчиняется императивным нормам конвенций ИМО и МОТ. С другой стороны, они остаются субъектами рыночных отношений, нацеленными на извлечение прибыли. Долгое время в экономической науке доминировал подход, при котором эффективность развития предприятия рассматривалась изолированно от правовой среды. Правовые нормы воспринимались лишь как внешнее ограничение, не формирующее содержательной основы хозяйственной деятельности. Однако в последние десятилетия, и особенно после 2020-х годов, произошла фундаментальная трансформация. Международное экономическое право перестало быть пассивным регулятором и превратилось в активный инструмент, определяющий саму

возможность существования предприятия на глобальном рынке. Имплементация Конвенции МАРПОЛ по предотвращению загрязнения, введение обязательных индексов энергоэффективности (ЕЕХІ и СІ), ужесточение требований государственного портового контроля (PSC) и, наконец, беспрецедентное расширение практики применения односторонних экстерриториальных санкций — все эти факторы привели к тому, что правовой комплаенс стал не просто условием, а фундаментальным критерием экономической состоятельности.

В международном экономическом праве категория эффективности применительно к предприятию не имеет легальной дефиниции. Однако анализ ряда международно-правовых актов позволяет вывести ее содержание через понятие «должной осмотрительности» и «разумных усилий». Так, в Кодексе поведения линейных конференций 1974 года в статье 1 закреплено, что «Судоходная линия, подавшая заявление о приеме в члены конференции, представляет доказательства своей способности и намерения, которые могут включать использование фрахованного тоннажа при условии соблюдения критериев настоящего пункта, осуществлять в рамках конференции регулярное, адекватное и эффективное обслуживание на долгосрочной основе» [2]. Отметим, что эффективность оператора связывается с его способностью обеспечивать регулярность, надежность и доступность перевозок, что напрямую зависит от соблюдения правовых норм государства флага и портов захода.

Кроме того, в рамках Всемирной торговой организации (ВТО) принципы Генерального соглашения по торговле услугами (ГАТС) требуют от государств-членов создания условий, при которых эффективность предприятия не искажается дискриминационными мерами. Так, в статье 2 Генерального соглашения по торговле услугами говорится, что «В отношении любой меры, охватываемой настоящим Соглашением, каждый Член немедленно и, безусловно, предоставляет услугам и поставщикам услуг любого другого члена режим, не менее благоприятный, чем тот, который он предоставляет для аналогичных услуг или поставщиков услуг любой другой страны»[3]. В отношении морского транспорта данные принципы конкретизируются в Приложении по морским транспортным услугам, где особое значение приобретают режим наибольшего благоприятствования и национальный режим. Таким образом, международно-правовая эффективность предприятия — это не только его внутренняя характеристика, но и результат соблюдения государствами своих обязательств. Международная морская организация (ИМО) является основным нормотворческим органом, задающим параметры эффективности через технико-юридические стандарты.

Конвенция СОЛАС-74 [4] устанавливает, что эффективность судна (его способность приносить доход) прямо зависит от наличия действующих свидетельств о безопасности конструкции, оборудования и радиосвязи. Отсутствие таких свидетельств или их несоответствие фактическому состоянию судна является основанием для задержания судна в соответствии с резолюцией ИМО А.1155(32). Следовательно, техническая неэффективность (с точки зрения права) влечет за собой административное задержание, которое является юридическим фактом, прекращающим коммерческую эксплуатацию. Конвенция МАРПОЛ 73/785 [5] в приложении 1 в правиле 1.11 закреплено, что «Особый район означает морской район, где по признанным техническим причинам, относящимся к его океанографическим и экологическим условиям и специфике судоходства, по нему необходимо принятие особых обязательных методов предотвращения загрязнения моря нефтью». Таким образом, представляется возможным, что МАРПОЛ 73/785 с поправками вводит понятие «особо охраняемых районов» и зон контроля выбросов. С юридической точки зрения, заход судна в такой район без соблюдения специальных требований (например, по содержанию серы в топливе) квалифицируется как нарушение, влекущее применение мер государственного портового контроля (PSC) и потенциально - уголовное преследование капитана. Таким образом, экологическая правосубъектность судна становится критерием его легитимности на международном рынке.

Принятие Конвенции МОТ 2006 года о труде в морском судоходстве (MLC 2006) стало революционным событием [6]. Конвенция устанавливает минимальные требования к условиям труда и быта моряков, медицинскому обслуживанию, выплате заработной платы и репатриации. С точки зрения критерия эффективности, MLC 2006 ввела механизм «сертификации условий труда»[7]. Судно, не имеющее Свидетельства о соответствии трудовым нормам, не может быть допущено к международным рейсам. Инспекция PSC вправе задержать судно даже при незначительных нарушениях трудовых прав (например, невыплата заработной платы или плохое питание), поскольку это расценивается как угроза благополучию моряков. Следовательно, соблюдение MLC 2006 является императивным критерием, без которого экономическая деятельность невозможна.

Следует констатировать, что соблюдение базовых конвенционных требований ИМО и МОТ является для предприятия морского транспорта не столько показателем эффективности, сколько безусловным условием выживания в правовом поле. Это «входной билет» на международный рынок, а не гарантия успешного развития. Действительная же эффективность в современном международном экономическом праве определяется способностью предприятия ориентироваться в зонах повышенной правовой неопределенности: противостоять санкционному давлению, разрешать коллизии между обязательными предписаниями и находить юридически безупречные коммерческие решения в условиях конфликта правопорядков. Переходя от анализа основополагающих стандартов к исследованию этих сложных правовых феноменов, следует рассмотреть систему критериев, позволяющих количественно и

качественно оценить устойчивость и перспективы развития морских транспортных предприятий в турбулентной среде современного регулирования.

Юридические критерии образуют многоуровневую систему: публично-правовые стандарты безопасности и экологии, санкционные режимы, частноправовые механизмы и коллизионные аспекты. В совокупности это базовые условия самой возможности экономической деятельности. Наиболее показательный критерий - взаимодействие с системой государственного портового контроля. PSC - механизм принуждения к соблюдению международных конвенций, реализуемый администрациями портов захода. Правовую основу составляют резолюция ИМО А.1155(32) и девять региональных меморандумов (Россия в силу своего географического положения участвует в трех Парижском, Токийском, Черноморском)[8]. Инспекторы проверяют суда на соответствие СОЛАС-74, МАРПОЛ 73/78, MLC 2006 и ПДНВ-78[9]. При выявлении существенных нарушений судно задерживается. Для судовладельца/фрагтователя задержание влечет каскад последствий от прямых убытков - потеря фрахтовой ставки, портовые расходы, затраты на устранение недостатков, до более критичных косвенных: статистика задержаний формирует «черные», «серые» и «белые» списки флагов и компаний. Попадание в «черный список» означает учащенные проверки, хронические задержки и подрыв репутации. Информация о задержаниях открыта для фрагтователей, страховщиков и банков, что может повлечь расторжение контрактов, отказ в страховании или признание предприятия неблагонадежным.

Второй важный критерий - устойчивость предприятия к санкциям. В отличие от конвенций ИМО, единых для всех, санкции вводят отдельные страны (США, ЕС) и действуют экстерриториально. Для морского транспорта санкционные риски бывают трех видов: прямой (перевозка запрещенных грузов или заход в запрещенные порты), риск взаимодействия с подсанкционными контрагентами и наиболее опасный - риск вторичных санкций. Последствия могут быть разрушительными: блокировка счетов, отключение от SWIFT, арест судов, но главное - отказ в страховании. Клубы взаимного страхования (Лондон, Норвегия) при нарушении санкций отзывают страховой сертификат, без которого судно теряет способность работать.

Третьим ключевым блоком юридических критериев выступает способность предприятия разрешать коллизии правовых режимов. Наиболее ярко это проявляется в конфликте между универсальными экологическими требованиями ИМО (резолюция МЕРС.328(76) [10], индексы EEXI и СII, рейтинги судов от А до Е) и односторонними санкционными ограничениями. Для предприятий из подсанкционных юрисдикций возникает ситуация, когда требования международного права (модернизация флота для снижения выбросов) не могут быть выполнены из-за запрета на доступ к западным технологиям и оборудованию. С точки зрения эффективности развития, предприятие вынуждено выбирать стратегию: либо глобалистская (инвестиции в «зеленый» флот и ориентация на рынки ЕС), либо стратегия правовой автономизации (переориентация на рынки, где экологические требования применяются менее жестко). Сам этот выбор и способность его реализовать выступают критерием зрелости менеджмента.

Наконец, важнейшим блоком критериев, лежащих в сфере частного права, является качество управления контрактными рисками и выбор юрисдикции разрешения споров. Деятельность предприятий морского транспорта немыслима без использования стандартизированных проформ чартер-партий и других договоров, разрабатываемых Балтийским и международным морским советом. Такие проформы, как GENCON для рейсовых чартеров или NYPE для тайм-чартеров, содержат детальные условия о распределении ответственности за задержки, простои, несоответствие груза, а также обстоятельства непреодолимой силы. Правовая эффективность предприятия проявляется в его способности правильно квалифицировать фактические обстоятельства и применять соответствующие договорные положения для защиты своих интересов. Однако ключевое значение имеет арбитражная оговорка. Подавляющее большинство споров из договоров морской перевозки разрешается не в государственных судах, а в специализированных международных арбитражах. Исторически сложились два ведущих центра: Лондонский морской арбитраж и Нью-Йоркская морская ассоциация. Участие в арбитражном разбирательстве требует от предприятия высокой правовой культуры, квалифицированных юридических консультантов и готовности нести значительные судебные издержки. Эффективность развития в этом контексте означает минимизацию споров за счет четкого исполнения договорных обязательств и, одновременно, способность в случае спора обеспечить квалифицированную защиту своих прав в признанной арбитражной инстанции. Кроме того, предприятие должно учитывать требования к страхованию ответственности. Стандартные условия клубов взаимного страхования содержат множество исключений из страхового покрытия, в частности, убытки, вызванные умышленным нарушением правил, отправкой опасных грузов без декларирования или действиями, подпадающими под санкционные ограничения. Нарушение этих условий может привести к отказу страховщика в выплате возмещения и, как следствие, к финансовым потерям.

Проведенное исследование позволяет сделать ряд выводов. Категория эффективности применительно к предприятиям морской отрасли претерпела фундаментальную трансформацию. В современной системе международного экономического права эффективность не может более рассматриваться исключительно как соотношение финансовых результатов и понесенных затрат. Соблюдение международно-правовых норм превратилось в базовое условие самой возможности коммерческой эксплуатации судов на глобальном рынке.

Автор считает, что основополагающие конвенции ИМО и МОТ задают нормативный минимум, без которого предприятие утрачивает легитимность в глазах портов, фрахтователей, страховщиков и кредиторов. Соответствие этим требованиям выступает не показателем эффективности, а обязательным условием допуска к международным перевозкам - «входным билетом» на рынок.

Наряду с этим выявлены более сложные юридические критерии, определяющие долгосрочную устойчивость и перспективы развития. Ключевыми элементами выступают: взаимодействие с механизмами портового контроля, где количественным измерителем служит коэффициент инспекционной чистоты; устойчивость к санкционному давлению, оцениваемая через индекс санкционной уязвимости; способность разрешать коллизии между экологическими требованиями и политическими ограничениями; а также качество управления частнопровыми рисками.

Современное международное экономическое право порождает не только императивные требования, но и зоны правовой неопределенности. Конфликт между предписаниями ИМО по декарбонизации и санкционными ограничениями на доступ к технологиям ставит компании перед дилеммой: глобалистская стратегия с инвестициями в «зеленый» флот либо стратегия правовой автономизации с переориентацией на юрисдикции с менее жестким контролем. Способность сделать выбор и реализовать его становится самостоятельным критерием развития бизнеса.

В заключении автор считает возможным констатировать, что эффективное развитие предприятия морского транспорта представляет собой способность менеджмента одновременно обеспечивать безупречный комплаенс, минимизировать санкционные риски, находить решения в условиях конфликта правовых режимов и выстраивать надежную частнопровую защиту. Юридические критерии перестают быть ограничителями и превращаются в активный инструмент стратегического планирования, открывающий доступ к дешевому финансированию, льготной страховке и доверию контрагентов. Только предприятие, демонстрирующее высокие результаты по всем направлениям, может претендовать на устойчивое развитие и конкурентоспособность.

Пристатейный библиографический список:

1. Более 80 процентов всего объема мировой торговли осуществляется по морю // Новости ООН. Глобальный взгляд Человеческие судьбы — URL: <https://news.un.org/ru/story/2018/11/1343431>
2. Конвенция о кодексе поведения линейных конференций (Женева, 6 апреля 1974 г.) URL: <https://docs.cntd.ru/document/901870831>
3. Генеральное соглашение по торговле услугами (ГАТС) URL: <https://docs.cntd.ru/document/902340076>
4. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (СОЛАС-74) (Лондон, 1 ноября 1974 года) (с изменениями и дополнениями) URL: <https://base.garant.ru/71353064/1cafb24d049dcd1e7707a22d98e9858f/>
5. Резолюция А.1155(32) (Принята 15 декабря 2021 года) URL: [https://wiki.msafety.ru/Database/01%20Documents/ИМО/Ассемблея/А.1155\(32\)ru.pdf](https://wiki.msafety.ru/Database/01%20Documents/ИМО/Ассемблея/А.1155(32)ru.pdf)
6. Конвенция 2006 года о труде в морском судоходстве с поправками (с изменениями и дополнениями) URL: <https://ibicon.ru/f/mlc-2006-amendments-2022-normes-240912-007-print-ru-sm.pdf>
7. Правовое регулирование трудовых отношений на морском транспорте : учебное пособие / Я.Е. Бразовская. — Москва : КНОРУС, 2023. — 186 с. — (Бакалавриат).
8. Правовое регулирование деятельности морских портов : учебное пособие / Я.Е. Бразовская. — Москва : КНОРУС, 2023. — 124 с. — (Бакалавриат).
9. Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года (Лондон, 7 июля 1978 г.) (с изменениями и дополнениями) URL: <https://base.garant.ru/2540787/>
10. Резолюция терс.328(76) (Поправки к приложению к протоколу 1997 года об изменении международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной протоколом 1978 года к ней) URL: [https://wiki.msafety.ru/Database/01%20Documents/ИМО/МЕРС/МЕРС.328\(76\)ru.pdf](https://wiki.msafety.ru/Database/01%20Documents/ИМО/МЕРС/МЕРС.328(76)ru.pdf)

Для цитирования: Щербаков Е.С. Правовой анализ нововведений в законодательство об оказании транспортно-экспедиционных услуг в 2025-2026 году // Океанский менеджмент. - 2026. - № 1(35). - С. 40-46.

Щербаков Е.С.
Shcherbakov E.S.

Специалист по договорной работе
ООО «СМАРТ ЛОГИСТИКС ИНТЕРНЕСЕНЕЛ»

ПРАВОВОЙ АНАЛИЗ НОВОВВЕДЕНИЙ В ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО ОБ ОКАЗАНИИ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННЫХ УСЛУГ В 2025-2026 ГОДУ

Аннотация: В последние годы в связи с участившимися случаями террористических и диверсионных актов в отношении военно-промышленного комплекса Российской Федерации, граждан и имущества российское законодательство всё больше стремится к усилению правовой регламентации различных процессов, с помощью которых внутренняя безопасность государства может быть поставлена под угрозу. Данное стремление, в том числе проявляется во множественных нововведениях в законодательство о транспортно-экспедиционной деятельности в 2025-2026 годах, которые серьёзно реформировали транспортную отрасль, возложив на участников перевозочного

процесса ряд новых обязанностей и мер ответственности. Нововведения, устанавливаемые Федеральным законом N 140-ФЗ от 07.06.2025 года, можно считать одним из наиболее масштабных этапов модернизации транспортно-экспедиционного законодательства Российской Федерации за всё время его применения. Совокупность вводимых правовых норм затрагивает всю перевозочную «цепочку», что вызывает существенные изменения на рынке оказания услуг по организации перевозки груза. В настоящей статье автор проводит правовой анализ изменений в законодательстве о транспортно-экспедиционной деятельности, исследуя возможность практической реализации и доктринальное значение законодательных новшеств. Более того, автор выделяет ряд вопросов, требующих нормативно-правового урегулирования, а также пути решения таких вопросов.

Ключевые слова: транспортная экспедиция, безопасность перевозочного процесса, реестр экспедиторов, транспортно-экспедиционные услуги, электронные документы, «ГосЛог», обязанности экспедитора, досмотр груза.

LEGAL ANALYSIS OF INNOVATIONS IN THE LEGISLATION ON THE PROVISION OF TRANSPORT AND FORWARDING SERVICES IN 2025-2026

Abstract: In recent years, due to the increasing incidence of terrorist and sabotage acts against the Russian military-industrial complex, citizens, and property, Russian legislation has increasingly sought to strengthen the legal regulation of various processes through which the internal security of the state could be jeopardized. This commitment is reflected, among other things, in the numerous amendments to the legislation on freight forwarding activities introduced in 2025-2026, which significantly reformed the transport industry, imposing a number of new obligations and responsibilities on participants in the transportation process. The amendments established by Federal Law No. 140-FZ of June 7, 2025, can be considered one of the most extensive stages of modernization of Russian freight forwarding legislation since its introduction. The set of newly introduced legal norms affects the entire transportation chain, causing significant changes in the freight forwarding services market. In this article, the author conducts a legal analysis of changes in legislation on freight forwarding activities, examining the feasibility and doctrinal significance of these legislative innovations. Furthermore, the author highlights a number of issues requiring regulatory regulation and ways to address these issues.

Keywords: Key words: freight forwarding, safety of the transportation process, register of freight forwarders, freight forwarding services, electronic documents, «GosLog», duties of the freight forwarder, cargo inspection.

01 июня 2025 года в ряде регионов Российской Федерации была произведена атака с использованием средств БПЛА по аэродромам и иным объектам военно-промышленного комплекса РФ. Отличительной чертой данного диверсионного акта стало использование для доставки к месту активации и сокрытия БПЛА грузовых автомобилей, водители которых перевозили модульные дома, в которые и были вмонтированы «беспилотники» [10].

Данное беспрецедентное событие стало поводом для подготовки ряда законодательных нововведений, касающихся, в первую очередь, обеспечения государственной безопасности и совершенствования процесса раскрытия преступлений, направленных против Российской Федерации. Основная масса таких нововведений направлена на транспортную отрасль, а именно – на изменение порядка оказания транспортно-экспедиторских услуг. Стоит предположить, что курс законодателя на изменения именно в законодательстве о транспортной экспедиции, а не в законодательстве о перевозке груза различными видами транспорта связан, прежде всего, с реалиями современного российского транспортно-логистического рынка, в котором компании-экспедиторы играют ключевую роль в процессе распределения заказов между множественными клиентами и относительно небольшим количеством морских, железнодорожных перевозчиков и авиаперевозчиков. В данной работе следует рассмотреть сущность введённых законодателем нововведений, определить научно-правовую значимость и практическую применимость созданных норм, а также определить основные вопросы, требующие нормативно-правового урегулирования, предложив оптимальные меры для разрешения данных вопросов.

Итак, 07 июня 2025 года был опубликован Федеральный закон N 140-ФЗ "О внесении изменений в Федеральный закон "О транспортно-экспедиционной деятельности" и отдельные законодательные акты Российской Федерации", который является ключевым и основополагающим источником обозреваемых нововведений. Состоящий всего из пяти статей, Федеральный закон стал основой для издания, как минимум, шести постановлений Правительства Российской Федерации и иных подзаконных актов, определяющих порядок конкретных действий субъектов перевозочного процесса применительно к нововведённым нормам и стандартам. Более того, нововведения, установленные Федеральным законом, вступают в силу поэтапно: с 01 сентября 2025 года; с 01 марта 2026 года; с 01 сентября 2026 года.

Стоит отметить, что российское законодательство за время своего развития достаточно подробно регламентировало процесс оказания транспортно-логистических услуг, что выражается, в том числе, в наличии в Гражданском кодексе профильной главы 41 «Транспортная экспедиция», Федерального закона N 87-ФЗ от 30.06.2003 «О транспортно-экспедиционной деятельности», «Правил транспортно-экспедиционной деятельности», установленных Постановлением Правительства, а также ряда иных ненормативных актов министерств и ведомств. Данное обстоятельство в правовой науке обуславливается, прежде всего, особой природой договора транспортной экспедиции как консенсуального взаимного двустороннего соглашения об организации перевозки груза, фактически включающим в себя оказания экспедитором целого ряда грузовых операций с привлечением третьих лиц (перевозчиков и т.п.) с принятием экспедитором груза к перевозке или без такового. Данная юридическая конструкция определяет соглашение об организации перевозки груза как самостоятельный вид договора, находящийся «на стыке» сразу нескольких видов договоров (перевозка, подряд, оказание услуг) и требующий специального правового регулирования [9]. Осуществление законодателем столь значимой и

масштабной реформы транспортно-экспедиционной деятельности может существенно повлиять на рынок логистических услуг, вызвав, в том числе рост цен на услуги экспедиторов, а также снизив доступность таких услуг.

Анализируя сущность введённых Федеральным законом нововведений, следует описать основные изменения, сделав выводы о возможности практической реализации новых процессов, а также выделить правовые «пробелы», указав на пути их устранения.

Основным новшеством, вводимым Федеральным законом, является создания реестра уведомлений о транспортно-экспедиционной деятельности (далее – реестр), куда в дальнейшем должны быть внесены все компании-экспедиторы, оказывающие соответствующие услуги. Без регистрации в реестре оказание услуг будет являться незаконным, также данное нарушение будет облагаться штрафом в соответствии со ст. 11.14.3 КоАП РФ. Согласно ст. 1 Федерального закона, ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности» дополняется статьями 2.2.-2.6., предусматривающими порядок ведения реестра и регистрации в нём компаний-экспедиторов [2]. В частности, устанавливается, что право на оказание услуг транспортной экспедиции возникает исключительно у юридических лиц или индивидуальных предпринимателей, сведения о которых внесены в реестр. Уточняется, что данное право начинает действовать со дня размещения сведений в реестре, а прекращается – с момента удаления записи из реестра.

Порядок ведения реестра устанавливается Правительством Российской Федерации, сам реестр при этом планируется к размещению на национальной цифровой транспортно-логистической платформе «ГосЛог», подача уведомления о внесении сведений в реестр необходимо осуществлять через портал «Госуслуг». Законодателем установлено, что экспедитор в обязательном порядке вносит в реестр базовые сведения о юридическом лице или индивидуальном предпринимателе (юридический адрес, ОГРН, ИНН, ОКВЭД и прочее), а также имеет право на размещение дополнительных сведений (территория оказания услуг и иное).

Следует отметить, что Федеральный закон весьма подробно детализирует процедуру ведения реестра, подачу уведомления, исключение сведений из реестра, перечень вносимых данных, основания для исключения экспедитора из реестра и иные процедурные моменты его функционирования. Тем не менее, нововведения фактически приравнивают услуги транспортной экспедиции к лицензируемой деятельности, не позволяя оказывать услуги по организации перевозки без включения сведений в реестр. В соответствии со ст. 12 ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» транспортно-экспедиционная деятельность в большинстве случаев не подлежит лицензированию, что до 01 марта 2026 года (момент вступления в силу положений о реестре) позволяло экспедиторским организациям оказывать услуги без осуществления дополнительных регистрационно-правовых действий [1]. При этом в реестр вносится весьма скудный перечень сведений об экспедиторе, большинство из которых, к тому же, находятся в открытом доступе, например, в ЕГРЮЛ. Более того, экспедитор при внесении сведений в реестр дополнительно не проверяется, что не повышает безопасность для клиентов при выборе благонадёжного контрагента. Также следует заметить, что на момент написания исследования Правительством до сих пор не определён орган, ответственный за ведение реестра.

Также в виде ст. 2.3. в ФЗ «О ТЭД» вносятся обязательные требования к экспедитору, без соблюдения которых регистрация в реестре не будет осуществлена. В частности, это отсутствие у руководителя лица или ИП актуальной судимости за экономические преступления, а также отсутствие в годичный срок двух и более случаев привлечения экспедитора к административной ответственности по основаниям, изложенным в ст. 2.3. Федерального закона. Тем не менее, данные или схожие требования не относятся к субъектам транспортно-логистической деятельности, которых экспедитор зачастую привлекает к организации перевозки в качестве третьих лиц (перевозчики, терминалы, порты, стивидорские компании, складские организации), хотя данные лица имеют непосредственный физический контакт с перевозимым грузом.

Третьим основополагающим изменением в порядке ведения транспортно-экспедиционной деятельности, следует считать переход экспедиторских документов в электронный формат, а также становление понятия «Электронных экспедиторских документов» (ЭЭД) как отдельной правовой категории. С 01 сентября 2026 года экспедиторские документы в понятии, установленном Приказом Минтранса РФ от 11 февраля 2008 г. N 23, оформляются в электронном виде в соответствии с форматами, установленным исполнительным органом и подписываются электронной цифровой подписью, за исключением случаев, предусмотренных законом. Данное нововведение безусловно отражает тенденцию к общей унификации и цифровизации документооборота, но существенно нарушает право клиента и экспедитора на использование свободного формата экспедиторских документов, фактически образуя правовую коллизию, ведь возможность использования нетиповых форматов в сервисе ГИС ЭПД (входит в систему «ГосЛог») не предусмотрена [7]. «ГосЛог» при этом является, так называемым, сервисом «единого окна», служащим платформой для фактического сопровождения перевозки в реальном времени. Доступ к сервису будут иметь как участники конкретной перевозки (грузоотправитель, экспедитор, перевозчик, грузополучатель), так и ряд государственных структур – ФНС, ФТС, Ространснадзор, ФСБ, Минтранс и другие.

Целесообразно отдельно отметить, что Федеральный закон, возлагая на экспедитора как профессионального участника рынка транспортно-логистических услуг обязанность по использованию

ЭЭД, а также иных электронных транспортных документов (на данный момент установлено лишь две формы), дополнительно не оставляет выбора клиентам экспедитора, а также грузополучателям, которым также придётся перейти на обязательный электронный документооборот с 01 сентября 2026 года. При этом данные изменения существенно увеличивают расходы участников перевозки на интеграцию IT-систем, поиск и оплату услуг провайдеров, прочие организационно-технические моменты. Более того, открытыми остаётся и ряд других вопросов, связанных с фактическим взаимодействием клиента и экспедитора через «ГосЛог». В частности, неясен функционал внесения изменений в ЭЭД, процедура оформления международных перевозок, а также вопрос о возможности использования бумажных документов (исключения на данный момент не установлены законодателем). При этом следует полагать, что использование сторонами договора транспортной экспедиции бумажных форм документов вне установленных исключений с 01 сентября 2026 года образует для экспедитора финансовый риск, связанный с теоретической невозможностью учёта полученного дохода со стороны налоговых органов без корректного оформления организации перевозки.

Особое внимание при правовой регламентации оказания услуг по организации перевозки грузов законодатель уделяет порядку перевозки грузов, изъятых из гражданского оборота в Российской Федерации или ограниченно оборотоспособных. В виде ст. 2.1. в ФЗ «О ТЭД» вносится положение о запрете перевозки подобных грузов в случае, если экспедитор на практике не может обеспечить перевозку в соответствии с законодательными требованиями к транспортировке того или иного вида предметов или веществ. Целесообразно отметить, что, с одной стороны, данная норма в дальнейшем сможет усовершенствовать безопасность перевозочного процесса, в том числе безопасность на море, но, с другой стороны, не представляется возможным представить организацию перевозки подобных предметов и веществ экспедитором в прошлом без соблюдения тех же законодательных мер к транспортировке подобных грузов. Иными словами – любой груз, требующий транспортировки, в любом случае перевозится, но с выполнением определённых национальным и международным законодательством условий. Следует предположить, что данное нововведение, прежде всего, направлено на расширение мер ответственности экспедитора по ст. 11.14.3. КоАП РФ. Более того, важно заметить, что законодатель не устанавливает отдельный специальный перечень подобных грузов, что фактически отсылает к использованию при расширительном толковании большого количества нормально-правовых актов, в том числе Указа Президента РФ от 22.02.1992 № 179, который устанавливает более двадцати категорий таких предметов и веществ [3].

Описанное выше законодательное новшество стало основанием для формирования ряда дополнительных норм, касающихся контроля экспедитора за принятием груза к перевозке. В первую очередь, к обязанностям экспедитора добавляется обязанность принятия организационных мер по выявлению грузов, ограниченных в обороте или изъятых из оборота в Российской Федерации. Данный процесс, в частности, конкретизируется Постановлением Правительства РФ от 18.11.2025 N 1828, устанавливающим перечень таких организационных мер, которые экспедитор обязан принимать для выявления предметов и веществ, указанных в ст. 2.1. ФЗ.

К таким мерам Правительство отнесло следующие организационные мероприятия:

- 1) проверка экспедитором соответствия свойств груза заявленной клиентом информации;
- 2) досмотр принятого груза;
- 3) выборочный досмотр груза.

В соответствии с Правилами, утверждёнными данным Постановлением, после получения информации о свойствах груза, экспедитор с помощью визуального осмотра, взвешивающих и измерительных приборов обязан проверить соответствие заявленной информации характеристикам конкретного груза. В случае выявления несоответствия экспедитор обязуется направить клиенту уведомление с требованием открыть груз. При получении отказа экспедитор проводит досмотр с использованием рентгенотелевизионных установок. При получении согласия проводится досмотр. Кроме того, в случае отсутствия реализации описанных выше мер, экспедитор проводит выборочный досмотр груза с использованием рентгенотелевизионных систем или специальных собак [6].

Данный порядок действий экспедитора порождает ряд несоответствий транспортному законодательству Российской Федерации и вызывает сомнения в практической применимости. Во-первых, в буквальной трактовке Постановления, любой экспедитор, оказывающий услуги по организации перевозки, обязан прибегнуть к установленным организационным мерам, но при этом речь при описании мер идёт про «принятый к перевозке груз», хотя в соответствии со ст. 4 ФЗ № 87-ФЗ груз может и не приниматься к перевозке экспедитором. Во-вторых, правовым «пробелом» кажется отсутствие необходимости составления актов (иных документов) при досмотре или проверке экспедитором соответствия свойств груза заявленной у клиента информации при наличии такого требования к выборочному досмотру, хотя данный осмотр, согласно нормам Постановления, проводится под видеофиксацию. В-третьих, ставится под сомнение фактическая применимость установленных организационных мер, что, в частности, относится к невозможности проверки свойств груза с помощью рентгенотелевизионных установок в условиях их дороговизны и дефицита. При погрузке груза в месте, где данная установка отсутствует, экспедитор, уже принявший груз к перевозке, не сможет обеспечить выполнение данных мер и при этом не сможет начать выполнение перевозки. Неурегулированным остаётся вопрос и о возмещении расходов экспедитора, образовавшихся в связи с необходимостью

реализации подобных мер, а также вопрос о фактическом доступе экспедитора к грузу и возможности проверки его свойств при принятии груза к перевозке, например, на железнодорожных станциях/путях общего пользования, где присутствие посторонних лиц крайне ограничено.

Смежным с описанными выше изменениями является новая обязанность экспедитора по получения информации о грузе, его свойствах, условиях перевозки, а также документов на груз до начала оказания услуг экспедитором. Фактически данное нововведение существенно меняет порядок взаимодействия клиента и экспедитора при согласовании существенных условий договора транспортно-экспедиционного обслуживания. В частности, теперь не позднее момента подписания поручения клиент обязуется предоставить экспедитору документы на груз. При этом очевидно, что зачастую при работе экспедитора с предприятиями, изготавливающими грузы партиями, поручение подписывается на организацию перевозки ещё физически несуществующего на момент подписания поручения груза. Документы на перевозимую партию в таком случае могут быть предоставлены клиенту только при погрузке, то есть в момент, когда экспедитор уже начал оказывать услуги клиенту (подача транспортного средства под погрузку). Например, при перевозке пиломатериалов (фанера, шпон).

Также ещё одним из значимых комплексов нововведений является закрепление порядка взаимодействия экспедитора с государственными органами, в основном, по вопросам выявления несогласованного к перевозке груза из числа предметов и веществ, ограниченных в обороте или исключённых из гражданского оборота в Российской Федерации (при этом в отношении данного груза у клиента должно отсутствовать разрешение на перевозку). В частности, согласно п. 4.3. ст. 4 ФЗ-87, Экспедитор при выявлении в числе груза таких предметов и веществ обязуется без промедлений проинформировать государственный орган, осуществляющий функции в сфере оперативно-розыскной деятельности в порядке, установленном законодательством, а именно – актами Правительства Российской Федерации.

На данный момент Правительство установило данный порядок в двух постановлениях. В частности, Постановление N 1264 от 23.08.2025 предусматривает обязанность Экспедитора по информированию территориального государственного органа субъекта РФ в течение одного часа с момента обнаружения несогласованного к перевозке груза. При этом Постановлением предусмотрен состав информации, которую экспедитор обязан сообщить в территориальный орган, осуществляющий оперативно-розыскную деятельность или орган в сфере обеспечения безопасности субъекта РФ [4]. Постановлением N 1265 от 23.08.2025 Правительством введены правила изъятия обнаруженного груза компетентными государственными органами. Следует отметить, что такие предметы и вещества могут быть проверены и изъяты вследствие сообщения экспедитора, так и в результате самостоятельного исследования компетентными органами груза по их запросу «при наличии оснований полагать» о нахождении у экспедитора запрещённых к перевозке грузов. Помимо передачи для проверки самого груза экспедитор обязуется предоставить для осуществления проверки помещения для реализации соответствующих оперативных мероприятий в том случае, если он располагает такими помещениями [5].

Целесообразно отметить, что фактически указанный выше порядок существенно не отличается от порядка, установленного действующим законодательством в отношении сообщения лица о правонарушениях в компетентные органы государственной власти. При этом введение подобных нормативно-правовых актов образует правовые коллизии и излишне формализует законотворческий процесс. Более того, законодателем не определён порядок изъятия у экспедитора груза, который не был принят экспедитором к перевозке, особенно в условиях действующего п. 5 Постановления, при которых экспедитору запрещается сообщать иным лицам информацию о передаче груза компетентному органу. Во-первых, неясно каким образом возможно изъять груз у лица, в ведении которого данный груз не находится. Во-вторых, изъятие груза у экспедитора в любом случае повлечёт распространение информации о таком изъятии к перевозчику. В-третьих, не определён процесс дальнейшего взаимодействия экспедитора с клиентом (виновным лицом), в том числе по вопросам отказа от дальнейшего оказания услуг (отказа от договора).

Отдельно следует выделить обязанность экспедитора по уведомлению органа Федеральной службы безопасности «о начале взаимодействия с уполномоченными органами» в срок не позднее 45-ти дней с момента размещения сведений об экспедиторе в реестре, как это именуется в п. 4 Постановления Правительства РФ № 1318 от 29.08.25 г. Данное действие должно быть осуществлено экспедитором с целью разработки совместно с органом ФСБ и дальнейшим введением в эксплуатацию комплекса программно-технических средств в информационных системах экспедитора, которые, согласно новым требованиям, должны находиться на территории Российской Федерации. Комплекс мер по внедрению новых программно-технических средств в информационную систему экспедитора разрабатывается уполномоченным органом ФСБ и реализуется совместно с экспедитором.

В результате законодательных нововведений был также скорректирован порядок принятия груза экспедитором во владение. В частности, в соответствии с п. 4.1. ст. 4 Федерального закона в случае, если груз не принимается экспедитором, экспедитор не выдаёт клиенту экспедиторскую расписку, а лишь заключает договоры на организацию перевозки с третьими лицами от имени экспедитора или от имени клиента. При этом важным уточнением является необходимость заключения договоров перевозки груза и хранения от имени клиента. Данное нововведение может существенно повлиять на структуру современного рынка логистических услуг, где весьма распространено субэкспедирование. Фактически

из всех возможных на практике вариантов субэкспедирования законной остаётся только схема, при которой первый экспедитор принимает груз, а последующий - нет.

Указанный выше перечень нововведений не является исчерпывающим, но отражает наиболее значимые законодательные новеллы, направленные на изменения порядка оказания транспортно-экспедиторских услуг. Помимо вышеизложенного, Федеральный закон № 140-ФЗ ввёл:

- 1) обязательное хранение информации о перевозках экспедитором в течение трёх лет с момента оказания услуги;
- 2) обязанность экспедитора по изменению сведений в реестре в случае изменений в деятельности лица;
- 3) изменение в праве экспедитора не приступать к оказанию услуг до предоставления клиентом необходимой информации, трансформировав данное право экспедитора в обязанность;
- 4) запрет на передачу персональных данных клиентов в иностранные государства;
- 5) обязанность по предоставлению клиенту копий договоров, которые экспедитор заключает с третьими лицами.

Следует отметить, что ещё на моменте общественных обсуждений законопроекта, вышеуказанные нововведения породили определённый общественный резонанс, что было заметно в СМИ, на порталах профессиональных сообществ, справочно-правовых системах и иных общественных ресурсах. В частности, большое внимание к вопросу о необходимости внесения корректировок в принятые нормативно-правовые акты уделила Ассоциация Российских Экспедиторов (АРЭ), создав рабочую группу с участием членов Ассоциации. Обсуждения проводятся и по сей день. Так, например, 05 февраля 2026 года в Государственной Думе состоялся круглый стол в рамках нацпроекта «Эффективная транспортная система», где было предложено, в том числе введение моратория на штрафы для экспедиторов в связи «с обилием открытых вопросов» и отсутствием уточняющих многие процессы правовых норм [11].

Более того, разработка ряда из перечисленных выше новелл (положения о реестре) велась законодателем, как минимум, с 2015 года, о чём было известно общественности и профессиональным участникам рынка транспортных услуг, которые неоднократно выступали с конструктивной критикой нововведений, в том числе в научной среде. Например, интересно исследование Ивановой С.Г. 2016 года, которая ещё 10 лет назад приводила аргументы против идеи по созданию реестра экспедиторов [8].

На основании вышеизложенного, однозначно следует сделать вывод как о научно-правовом несовершенстве принятых нововведений, так и о практической неприменимости многих установленных законодателем процедур, что грозит как образованием множества правовых коллизий и неоднозначной судебной практики, так и понижением доступности транспортно-логистических услуг, а также снижением количества компаний, оказывающих подобные услуги. Нововведения, направленные исключительно на увеличение количества обязанностей и уровня юридической ответственности экспедитора, излишне формализуют процедуру организации перевозки. Более того, нововведения требуют исполнения ряда обязанностей клиентами экспедиторских организаций (переход на ЭЭД, предоставление документов на груз не позднее подписания поручения), а также не содержат норм, положительно влияющих на возможности транспортной отрасли Российской Федерации и развитие российского транспортного законодательства.

В целях устранения правовых коллизий, повышения практической применимости введённых норм, правовой корректности новых процедур и разрешения иных вопросов, требующих нормативно-правового регулирования, целесообразно предложить ряд мер по усовершенствованию данных правовых норм.

В частности, возможно предложить следующие меры:

- 1) перенести срок вступления в силу положений Федерального закона № 140-ФЗ о реестре, а также об обязательном использовании электронных экспедиторских и иных транспортных документов на один год в связи с наличием большого количества вопросов, требующих нормативно-правового регулирования, а также необходимостью перехода всех участников перевозки на должные IT-инструменты;
- 2) заранее разработать формы экспедиторских документов с установлением возможности использования участниками своих форм ЭЭД при условии передачи в ГИС ЭПД, а также разъяснить порядок взаимодействия с ГосЛог при организации международной перевозки груза;
- 3) дополнить обязательные сведения, вносимые в реестр, информацией об основных услугах экспедитора и основных направлениях перевозок, что поможет сделать реестр практически полезным для клиентов;
- 4) утвердить перечень предметов и вещей, которые экспедитор не может принимать к перевозке без соблюдения законодательных требований;
- 5) изменить процедуру проведения экспедитором проверки сведений о грузе, а также реализации установленных Правительством организационных мер, в том числе предусмотреть возможность получения документов на груз в момент погрузки груза, а также установить порядок проведения организационных мер в соответствии с практикой перевозок груза, при этом предусмотреть возможность минимизации затрат участников перевозки при реализации подобных мер;

6) устранить препятствия для различных схем субэкспедирования, предоставив экспедитору право заключать договоры перевозки от своего лица, не принимая груз самостоятельно;

7) детализировать процесс проверки и изъятия груза компетентным органом, повысив взаимодействие органа напрямую с грузоотправителем и перевозчиков, особенно в ситуациях, когда экспедитор не принимает груз во владение;

8) устранить обязанность по предоставлению клиенту копий договоров, которые экспедитор заключает с третьими лицами, в целях сохранения коммерческой тайны экспедитора и перевозчика;

9) уточнить порядок взаимодействия экспедитора с органом ФСБ, определив конкретный перечень мероприятий и технических средств, необходимых для использования экспедитором;

10) в связи с низкой практико-ориентированностью нововведений принять во внимание мнение и опыт профессиональных сообществ в области оказания транспортно-логистических услуг.

Внесение изменений предполагается оформить, во-первых, в виде создания нового Федерального закона и, во-вторых, изменения уже изданных подзаконных актов профильными государственными органами. В заключении следует заявить, что своевременная корректировка норм поможет укрепить положение транспортной сферы и сохранить привлекательность транспортного сектора в Российской Федерации для иностранных клиентов, а также понизить риски выхода из рынка ряда игроков, тем самым, поддержав должный уровень конкуренции.

Пристатейный библиографический список:

1. Федеральный закон от 04.05.2011 N 99-ФЗ (ред. от 23.05.2025) "О лицензировании отдельных видов деятельности". URL: <https://www.consultant.ru/> (дата обращения: 06.02.2026)
2. Федеральный закон от 07.06.2025 N 140-ФЗ "О внесении изменений в Федеральный закон "О транспортно-экспедиционной деятельности" и отдельные законодательные акты Российской Федерации" // СПС «КонсультантПлюс». URL: <https://www.consultant.ru/> (дата обращения: 05.02.2026)
3. Указ Президента РФ от 22.02.1992 N 179 (ред. от 17.03.2020) "О видах продукции (работ, услуг) и отходов производства, свободная реализация которых запрещена" // СПС «КонсультантПлюс». URL: <https://www.consultant.ru/> (дата обращения: 07.02.2026)
4. Постановление Правительства РФ от 23.08.2025 N 1264 "Об утверждении Правил информирования экспедитором уполномоченного государственного органа, осуществляющего оперативно-разыскную деятельность, о выявлении в составе груза предметов и веществ, которые указаны в статье 2.1 Федерального закона "О транспортно-экспедиционной деятельности" и в отношении которых у клиента отсутствует специальное разрешение" // СПС «КонсультантПлюс». URL: <https://www.consultant.ru/>. (Дата обращения: 11.02.26 г.)
5. Постановление Правительства РФ от 23.08.2025 N 1265 "Об утверждении Правил передачи экспедитором уполномоченным государственным органам, осуществляющим оперативно-разыскные мероприятия, по их требованию находящегося у него груза для проверки и (или) изъятия" // СПС «КонсультантПлюс». URL: <https://www.consultant.ru/>. (Дата обращения: 11.02.26 г.)
6. Постановление Правительства РФ от 18.11.2025 N 1828 "Об организационных мерах по выявлению предметов и веществ, указанных в статье 2.1 Федерального закона "О транспортно-экспедиционной деятельности" (вместе с "Правилами реализации организационных мер по выявлению предметов и веществ, указанных в статье 2.1 Федерального закона "О транспортно-экспедиционной деятельности")" // СПС «КонсультантПлюс». URL: <https://www.consultant.ru/> (дата обращения: 07.02.2026)
7. Приказ Минтранса РФ от 11.02.2008 N 23 "Об утверждении Порядка оформления и форм экспедиторских документов" (Зарегистрировано в Минюсте РФ 28.02.2008 N 11239). URL: <https://www.consultant.ru/> (дата обращения: 06.02.2026)
8. Иванова С.Г. Перспективы изменений в регулировании транспортно-экспедиторской деятельности // Проблемы экономики и юридической практики. 2016. № 1. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/perspektivy-izmeneniy-v-regulirovanii-transportno-ekspeditorskoj-deyatelnosti> (дата обращения: 16.02.2026). – С. 175-179
9. Кузбагаров М.Н., Кузбагарова Е.В., Кабирова Г.И. Отдельные аспекты теоретического толкования и законодательного регулирования транспортно-экспедиционной деятельности в России // Вестник УЮИ. 2024. № 4 (106). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/otdelnye-aspekty-teoreticheskogo-tolkovaniya-i-zakonodatel'nogo-regulirovaniya-transportno-ekspeditsonnoy-deyatelnosti-v-rossii> (дата обращения: 05.02.2026). – С. 89-98
10. Ударные дроны, вылетавшие из фур, атаковали военные аэродромы России. Минобороны заявило о теракте и раскрыло последствия. URL: <https://lenta.ru/news/2025/06/01/regiony-rossii-atakovali-vyletevshie-iz-fur-bespilotniki-cto-izvestno-k-etomu-chasu/> (дата обращения: 05.02.2026)
11. Эксперты транспортной отрасли обсудили в стенах Госдумы переход на ЭДО, а также новые обязанности, возлагающиеся на экспедиторов и ответственность за их невыполнение. Официальный сайт Национального союза экспертов в сфере логистики. URL: <https://selunion.ru/page90018> (дата обращения: 12.02.26 г.)

РАЗДЕЛ IV. АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ЮРИСПРУДЕНЦИИ

Для цитирования: Бочкарев Т.Е. Цифровая трансформация и конституционные права в Российской Федерации: проблемы баланса и правовые гарантии / научн.рук. к.ю.н., доцент А.Н. Морозова; Севастопольский государственный университет // Океанский менеджмент. – 2026. - № 1(35). – С. 47-49.

Бочкарев Т.Е.

Bochkarev T.E.

Магистрант,

Севастопольский государственный университет

Научный руководитель:

Морозова А.Н.

Morozova A.N.

к.ю.н., доцент

доцент кафедры «Конституционное и административное право»,

Севастопольский государственный университет

ЦИФРОВАЯ ТРАНСФОРМАЦИЯ И КОНСТИТУЦИОННЫЕ ПРАВА В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ: ПРОБЛЕМЫ БАЛАНСА И ПРАВОВЫЕ ГАРАНТИИ

Аннотация: в статье исследуется влияние цифровой трансформации на реализацию конституционных прав граждан в Российской Федерации. Анализируются три ключевых аспекта: право на неприкосновенность частной жизни в условиях развития систем Big Data и «Безопасный город», конституционные границы регулирования интернета (блокировки, «суверенный Рунет»), а также цифровизация избирательного процесса (дистанционное электронное голосование). На основе анализа правоприменительной практики, статистических данных и экспертных оценок автором предлагаются конкретные меры по совершенствованию законодательства для обеспечения баланса между технологическим развитием и защитой прав человека.

Ключевые слова: цифровая трансформация, конституционные права, неприкосновенность частной жизни, Big Data, суверенный Рунет, дистанционное электронное голосование, цифровой суверенитет, персональные данные.

DIGITAL TRANSFORMATION AND CONSTITUTIONAL RIGHTS IN THE RUSSIAN FEDERATION: BALANCING ISSUES AND LEGAL GUARANTEES

Abstract: This article examines the impact of digital transformation on the exercise of constitutional rights in the Russian Federation. Three key aspects are analyzed: the right to privacy in the context of the development of Big Data and "Safe City" systems, the constitutional boundaries of internet regulation (blocking, "sovereign RuNet"), and the digitalization of the electoral process (remote electronic voting). Based on an analysis of law enforcement practices, statistical data, and expert assessments, the author proposes specific measures to improve legislation to ensure a balance between technological development and the protection of human rights.

Keywords: digital transformation, constitutional rights, privacy, Big Data, sovereign Runet, remote electronic voting, digital sovereignty, personal data

Актуальность темы исследования обусловлена глубоким проникновением цифровых технологий во все сферы общественной жизни. Цифровая трансформация, включая развитие систем искусственного интеллекта, обработки больших данных (Big Data) и интернета вещей, создает беспрецедентные вызовы для конституционного правопорядка. В Российской Федерации, где процессы цифровизации закреплены в стратегических национальных задачах, особую остроту приобретает вопрос защиты прав и свобод человека, гарантированных главой 2 Конституции Российской Федерации (далее – Конституция РФ). Правовое регулирование зачастую носит «догоняющий» характер, что порождает конфликты между публичными интересами (безопасность, суверенитет) и индивидуальными свободами.

Цель данной статьи — выявить основные конституционно-правовые риски цифровой трансформации в России и предложить пути их минимизации на основе анализа текущего законодательства и правоприменительной практики. Актуальность работы подтверждается необходимостью осмысления 70% изменений в социальном регулировании, вызванных цифровизацией, и поиска адекватных правовых ответов на новые вызовы.

Рассмотрим право на неприкосновенность частной жизни в эпоху Big Data и системы «Безопасный город».

Так, ст. 23 и 24 Конституции РФ гарантируют каждому право на неприкосновенность частной жизни, личную и семейную тайну, а также устанавливают запрет на сбор и распространение информации о частной жизни без согласия лица. ССЫЛКА

Базовым регулятором в этой сфере выступает Федеральный закон "О персональных данных" от 27.07.2006 № 152-ФЗ (далее – ФЗ № 152) [2]. Однако развитие технологий, в частности внедрение системы «Безопасный город», включающей тотальное видеонаблюдение с элементами биометрической идентификации, обостряет проблему применения данных конституционных принципов.

Как справедливо отмечает исследователь в области AI-этики Е. Симонова, «технологии наблюдения должны служить людям, а не контролировать их» [14, с. 45]. На сегодняшний день сохраняется высокий

уровень дискреционности полномочий правоохранительных органов при использовании собираемых данных. По данным Роскомнадзора, в 2023 году было зафиксировано более 5 000 нарушений в области обработки персональных данных, при этом около 40% из них касались использования биометрических данных и систем видеонаблюдения без должных правовых оснований [12]. Исследование «Агоры» (2022) показало, что более 60% россиян не доверяют системам «Безопасный город» из-за рисков утечек и несанкционированного доступа [8].

Принципы соразмерности и необходимости (ст. 55 Конституции РФ) требуют четкого законодательного определения целей, сроков хранения и порядка доступа к данным. В связи с этим представляется необходимым внесение изменений в ФЗ № 152, а именно: введение обязательной алгоритмической прозрачности (аудита) для систем, использующих Big Data и биометрию, а также установление максимального срока хранения данных в системах «Безопасный город» (не более 30 дней) без судебного решения. Кроме того, целесообразно создание независимого органа по цифровым правам при Уполномоченном по правам человека с правом проведения внеплановых аудитов.

Важным при этом является вопрос о конституционных границах регулирования интернета, а именно - блокировки и «суверенный Рунет». Свобода информации, гарантированная ст. 29 Конституции РФ, вступает в сложное взаимодействие с мерами по обеспечению безопасности и суверенитета в цифровом пространстве. Массовые блокировки интернет-ресурсов, осуществляемые на основании Федерального закона "Об информации, информационных технологиях и о защите информации" от 27.07.2006 № 149-ФЗ (далее – ФЗ № 149) [3] и Федерального закона "О противодействии экстремистской деятельности" от 25.07.2002 № 114-ФЗ [5], вызывает обоснованные споры о соответствии таких мер конституционным принципам.

Ключевой проблемой является так называемый «коллатеральный ущерб»: согласно отчёту «Роскомсвободы», в 2023 году из свыше 600 000 заблокированных сайтов и IP-адресов около 15% блокировок затронули легитимные ресурсы из-за технических ошибок [13]. Это прямо нарушает принцип соразмерности ограничений. Исследование «Mediascope» (2023) указывает, что 42% пользователей в России сталкивались с ограничением доступа к социально значимой информации из-за избыточных блокировок [7].

Принятие «суверенного Рунета» на основании Федерального закон "О внесении изменений в Федеральный закон "О связи" и Федеральный закон "Об информации, информационных технологиях и о защите информации" от 01.05.2019 № 90-ФЗ [6], направленного на защиту инфраструктуры, создает теоретическую возможность для изоляции информационного пространства и селективного контроля над трафиком. Как отмечает эксперт Центра цифровых прав Д. Макаров, «цифровой суверенитет не должен превращаться в цифровой авторитаризм» [11, с. 12]. Конституционный Суд РФ неоднократно указывал, что ограничения информационных свобод допустимы только в строго определенных целях и должны быть соразмерны. Для минимизации рисков представляется необходимым внесение поправок в ФЗ № 149: обязать уведомлять пользователей о причинах блокировки в течение 24 часов, исключить возможность блокировки по IP-адресу (заменяв её на точечные ограничения доступа к контенту), а также ввести механизм апелляции через специализированный цифровой суд или институт цифрового омбудсмена.

Цифровые выборы и конституционные принципы избирательного права. Внедрение дистанционного электронного голосования (ДЭГ) на основании Федерального закона "Об основных гарантиях избирательных прав и права на участие в референдуме граждан Российской Федерации" от 12.06.2002 № 67-ФЗ (далее – ФЗ № 67) [4] представляет собой наиболее радикальную трансформацию избирательного процесса. Позиционируемое как расширение возможностей избирателей, ДЭГ порождает ряд серьезных конституционных рисков, связанных с соблюдением принципов тайного, равного и прямого голосования.

IT-юрист А. Козлюк подчеркивает, что «электронное голосование требует доверия, а не слепой веры», и без открытости алгоритмов ДЭГ остается «черным ящиком», угрожающим демократическим процедурам [10, с. 8]. Сложность обеспечения тайны голосования криптографическими методами, недоступными для понимания большинства граждан, подрывает публичное доверие. По данным движения «Голос», в ходе выборов 2024 года около 12% жалоб избирателей были связаны с техническими сбоями в системе ДЭГ, а 8% — с невозможностью верификации результатов. Опрос ВЦИОМ (2024) показал, что только 34% граждан доверяют результатам электронного голосования из-за непрозрачности процедуры [9].

Свобода волеизъявления также ставится под угрозу из-за отсутствия контролируемой среды (кабины для голосования), что создает риски внешнего давления на избирателя. Для укрепления конституционных гарантий необходимо закрепить в ФЗ № 67 обязательный публичный аудит исходного кода ДЭГ за 6 месяцев до выборов, установить независимую комиссию по кибербезопасности с участием IT-экспертов и правозащитников, а также законодательно гарантировать право на бумажное голосование как безусловную альтернативу для всех категорий граждан.

Проведенный анализ позволяет сделать вывод о наличии системных вызовов конституционному правопорядку в условиях цифровой трансформации. Текущее регулирование, активно развиваясь, не всегда успевает за технологиями и зачастую не содержит достаточных гарантий от злоупотреблений. Для

обеспечения баланса между технологическим прогрессом и правами человека необходимо реализовать комплекс мер:

- в сфере приватности дополнить законодательство нормами об обязательном аудите алгоритмов, создать публичный реестр систем видеонаблюдения и рассмотреть вопрос о расширении главы 2 Конституции РФ положениями о «цифровых правах человека».

- в сфере интернет-регулирования перейти от массовых IP-блокировок к точечным ограничениям контента на основании судебных решений, ввести институт цифрового омбудсмена.

- в сфере цифровых выборов обеспечить прозрачность исходного кода и процедур аудита ДЭГ, сохранить бумажную альтернативу голосования как гарантию равенства и создать условия для реального общественного контроля.

Только при соблюдении этих условий цифровая трансформация в Российской Федерации сможет стать инструментом укрепления конституционных ценностей и повышения качества жизни граждан, а не источником новых угроз их правам и свободам.

Пристатейный библиографический список:

1. Конституция Российской Федерации URL: <http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202210060013> 3 (Дата обращения: 16.02.2025).
2. Федеральный закон "О персональных данных" от 27.07.2006 № 152-ФЗ URL:<http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&nd=102108261&intelsearch=152-%F4%E7> (Дата обращения: 16.02.2025).
3. Федеральный закон "Об информации, информационных технологиях и о защите информации" от 27.07.2006 № 149-ФЗ URL: <http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody&nd=102108264> (Дата обращения: 16.02.2025).
4. Федеральный закон "Об основных гарантиях избирательных прав и права на участие в референдуме граждан Российской Федерации" от 12.06.2002 № 67-ФЗ URL: <http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&nd=102076507> (Дата обращения: 16.02.2025).
5. Федеральный закон "О противодействии экстремистской деятельности" от 25.07.2002 № 114-ФЗ URL: <http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&nd=102079221> (Дата обращения: 16.02.2025).
6. Федеральный закон "О внесении изменений в Федеральный закон "О связи" и Федеральный закон "Об информации, информационных технологиях и о защите информации" от 01.05.2019 № 90-ФЗ URL: <http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202307310022> (Дата обращения: 16.02.2025).
7. Mediascope. Доверие к информации и интернет-ограничения: исследование 2023 года. — Москва, 2023 (Дата обращения: 16.02.2026).
8. Агора. Цифровой тоталитаризм в России: доклад за 2022 год. — Казань, 2023 (Дата обращения: 16.02.2026).
9. ВЦИОМ. Электронное голосование: доверие и восприятие: аналитический обзор. — Москва, 2024. — URL: <https://wciom.ru> (Дата обращения: 16.02.2026).
10. Козлюк, А. ДЭГ: технологический прорыв или риск для выборов? / А. Козлюк // Исследование Фонда «Инфокультура». — 2024. — 24 с. (Дата обращения: 16.02.2026).
11. Макаров, Д. Цифровые права в России: 2023 / Д. Макаров // Доклад Центра цифровых прав. — Москва, 2023. — 58 с. (Дата обращения: 16.02.2026).
12. Роскомнадзор. Доклад о состоянии защиты прав субъектов персональных данных за 2023 год. — Москва, 2024. — URL: <https://rkn.gov.ru> (Дата обращения: 16.02.2026).
13. Роскомсвобода. Итоги блокировок в российском сегменте интернета за 2023 год: аналитический отчет. — 2024. — URL: <https://roskomsvoboda.org> (Дата обращения: 16.02.2026).
14. Симонова, Е. Этика Big Data в публичном пространстве / Е. Симонова // Право и цифра. — 2023. — № 4. — С. 42-49. (Дата обращения: 16.02.2026).

Для цитирования: Воробьев А.А., Конюшок А.В., Полищук А.В. Взаимодействие таможенных органов с другими органами государственной власти Российской Федерации / Севастопольский государственный университет // Океанский менеджмент. - 2026. - № 1(35). - С. 50-52.

Воробьев А.А.

Vorobyev A.A.

к.ю.н., доцент кафедры «Международное, морское и таможенное право»,
Севастопольский государственный университет

Конюшок А.В.

Konyushok A.V.

доцент кафедры «Финансовое и банковское право»,
Севастопольский государственный университет

Полищук А.В.

Polishchuk A.V.

к.и.н., доцент кафедры «Международное, морское и таможенное право»,
Севастопольский государственный университет

ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ТАМОЖЕННЫХ ОРГАНОВ С ДРУГИМИ ОРГАНАМИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ВЛАСТИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Аннотация: В статье проведен анализ особенностей взаимодействия таможенных органов с другими органами государственной власти Российской Федерации. Анализируется таможенное законодательство Российской Федерации, регулирующее формы и методы взаимодействия таможенных органов с другими органами государственной власти, в том числе, по вопросам осуществления таможенного контроля в морских пунктах пропуска. Рассмотрены международно-правовые стандарты взаимодействия таможенных органов с другими органами государственной власти, а также положения действующих документов стратегического планирования.

Ключевые слова: таможенные органы, система органов государственной власти, межведомственное взаимодействие.

INTERACTION OF CUSTOMS AUTHORITIES WITH OTHER STATE AUTHORITIES OF THE RUSSIAN FEDERATION

Abstract: This article analyzes the interactions between customs authorities and other government bodies of the Russian Federation. It examines Russian customs legislation regulating the forms and methods of interaction between customs authorities and other government bodies, including the implementation of customs control at maritime border crossings. It also examines international legal standards for interaction between customs authorities and other government bodies, as well as the provisions of current strategic planning documents.

Keywords: customs authorities, the system of government bodies, interdepartmental cooperation.

В Рамочных стандартах Всемирной торговой организации (далее – ВТО) [1] указано, что «возросла важность сотрудничества между таможенной службой и другими государственными и межправительственными органами, участвующими в международной торговле и обеспечении безопасности цепи поставок» (Опора III «Таможня – Другие государственные и межправительственные органы», Введение).

Основные цели такого сотрудничества заключаются в следующем:

- объединение усилий и использование возможностей всех органов государственной власти для обеспечения безопасности цепи международных поставок товаров;
- исключение случаев дублирования требований и проведения излишних проверок в отношении участников ВЭД государственными органами;
- гармонизация процессов регулирования внешнеэкономической деятельности и создание глобальных стандартов, обеспечивающих безопасность движения товаров и одновременно упрощающих проведение торговых операций.

Рамочные стандарты ВТО разъясняют, что сотрудничество и взаимодействие таможенных органов с другими органами государственной власти может происходить в самых различных формах:

- совместное использование общих помещений, оборудования и баз данных (например, при работе в пунктах пропуска);
- обмен информацией;
- совместное проведение целевого отбора и оценки рисков;
- создание и использование общих программных продуктов по взаимодействию;
- согласование программ по безопасности и совместным мерам контроля;
- создание национального механизма «единого окна», его развитие и модернизация;
- обеспечение сопряжения национальных практик взаимодействия с системами «единого окна» зарубежных государств и т.д.

В Стратегии развития Федеральной таможенной службы России – 2030 (далее – ФТС России) [2] одной из задач по направлению развития системы управления рисками определено «расширение взаимодействия с федеральными органами исполнительной власти, осуществляющими контрольно-надзорную деятельность, основанного на принципах обмена результатами применения системы управления рисками, сопряжения информационно-программных средств, путем внедрения межведомственных карт (профилей) рисков на отдельные категории товаров (требующих межведомственного взаимодействия)».

ФТС России проводятся меры по реализации задач, поставленных Стратегией развития ФТС России – 2030. Так, например, в Приказе Федеральной службы по ветеринарному и фитосанитарному надзору № 72 и Федеральной таможенной службы № 37 от 23 января 2023 года «Об утверждении порядка разработки и реализации мер по управлению рисками, включающего в себя порядок сбора и анализа информации, в том числе предварительной информации, предоставляемой участниками внешнеэкономической деятельности в таможенные органы, а также стратегии и тактики применения системы управления рисками при осуществлении федерального государственного контроля (надзора) в области семеноводства в отношении семян сельскохозяйственных растений в пунктах пропуска через Государственную границу Российской Федерации» был установлен порядок межведомственного взаимодействия по применению системы управления рисками при осуществлении федерального государственного контроля (надзора) в области семеноводства в отношении семян сельскохозяйственных растений в пунктах пропуска через Государственную границу Российской Федерации.

ФТС России проводит постоянную работу по расширению информационного сотрудничества и взаимодействия с федеральными органами исполнительной власти, иными органами и организациями России [3].

Положениями пункта 1 статьи 318 Таможенного Кодекса ЕАЭС [4] и статьи 221 Федерального закона «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» 03.08.2018 № Ф3-289 [5] установлено, что при проведении таможенного контроля в отношении товаров, перемещаемых через Государственную границу Российской Федерации и подлежащих контролю иными государственными органами, осуществляющими государственный контроль (надзор) на Государственной границе Российской Федерации, таможенные органы обеспечивают общую координацию проведения такого контроля в рамках компетенции и полномочий, установленных федеральными законами, нормативными правовыми актами Правительства Российской Федерации.

Таможенные органы:

- обеспечивают однократность проведения таможенного досмотра товаров, подлежащих контролю государственных органов, осуществляющих государственный контроль (надзор) на Государственной границе Российской Федерации, с участием должностных лиц таких органов в установленных местах проведения контроля;

- вправе допускать выполнение под своим контролем отдельных действий, относящихся к их компетенции, другими государственными органами;

- в случаях, определяемых федеральными законами, Правительством Российской Федерации, исполнение отдельных функций, отнесенных к компетенции таможенных органов, передают иным федеральным органам исполнительной власти;

- могут по решению Правительства Российской Федерации наделяться компетенцией по осуществлению полномочий иных государственных органов, осуществляющих государственный контроль (надзор) на государственной границе Российской Федерации в определенных пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации, на определенный период, вправе устанавливать порядок осуществления такого контроля (надзора), а также принимать решение о наделении правом уполномоченных должностных лиц таможенных органов осуществлять иные виды государственного контроля (надзора) в пунктах пропуска через Государственную границу Российской Федерации.

Так, контроль при пропуске через государственную границу осуществляется подразделениями органов пограничного, таможенного, санитарно-карантинного, ветеринарного, карантинного фитосанитарного контроля в пределах, установленных законодательством Российской Федерации полномочий и должен обеспечивать:

- а) минимизацию времени его проведения;

- б) исключение дублирующих функций и действий;

- в) сокращение количества взаимодействий должностных лиц государственных контрольных органов с контролируемыми лицами, транспортными средствами, грузами, товарами и животными, в том числе за счет реализации принципа «одного окна» (пункт 2 Правил, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 20.11.2008 № 872 «Об утверждении Правил осуществления контроля в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации»).

Важнейшей особенностью межведомственных публично-правовых отношений является то, что взаимодействие таможенных органов с иными органами государственной власти осуществляется на всех этапах осуществления таможенного контроля, включая таможенный контроль в морских пунктах пропуска как его специальный вид.

Стратегия развития ФТС России – 2030 к одной из основных задач реализации новых подходов к организации и проведению таможенного контроля после выпуска товаров относит «расширение и применение для организации и проведения таможенного контроля после выпуска товаров источников информации на основе информационного взаимодействия с другими федеральными органами исполнительной власти».

Такое информационное взаимодействие осуществляется как в рамках ранее заключенных соглашений, так и посредством поиска и применения новых форм сотрудничества, например:

- в соответствии со статьей 9 Соглашения о сотрудничестве Федеральной таможенной службы и Федеральной налоговой службы от 21.01.2010 № 01-69/1/ММ-27-2/1 ФНС России на плановой основе представляет в ФТС России сведения о налогоплательщиках с высоким и низким уровнем налогового риска, осуществляющих внешнеэкономические операции;

- с целью реализации новых подходов в проведении таможенного контроля после выпуска товаров ФТС России должна обеспечить дальнейшее развитие информационного взаимодействия информационной системы таможенных органов с системой прослеживаемости товаров (Стратегия развития ФТС России – 2030).

Рамочные стандарты ВТО определяют, что сотрудничество таможенной службы со всеми государственными органами должно осуществляться «для максимально возможной гармонизации их процессов контроля, мер или стратегий в целях обеспечения безопасности и экономической конкурентоспособности. Такое сотрудничество может включать совместное проведение физических и (или) административных проверок, обмен информацией, скоординированное управление рисками и взаимное признание результатов контроля».

Немаловажное значение в работе таможенных администраций в настоящее время имеет организация международного сотрудничества. «Правительства должны поощрять взаимное сотрудничество между таможенными администрациями и другими компетентными государственными органами, участвующими в обеспечении безопасности цепи поставок через границы или в рамках таможенного союза» (Рамочные стандарты ВТО, Опора III «Таможня - Другие государственные и межправительственные органы», Стандарт 7).

Сотрудничество ФТС России на международном уровне может осуществляться:

- в рамках интеграционных объединений;
- на площадках международных организаций;
- в рамках совместной проектной деятельности (как в многостороннем, так и двустороннем форматах);
- через институт представительств (представителей) таможенной службы Российской Федерации в иностранных государствах.

Взаимодействие таможенных органов на международном уровне следует подразделять:

- на взаимодействие в рамках ЕАЭС;
- на взаимодействие за пределами ЕАЭС, при этом взаимодействие за пределами ЕАЭС может осуществляться от имени ЕАЭС, как самостоятельного субъекта взаимодействия.

Таким образом, в результате проведенного исследования взаимодействия таможенных органов с другими органами государственной власти Российской Федерации, можно резюмировать, что сотрудничество между таможенными органами и другими органами государственной власти представляет собой важнейший элемент межведомственного взаимодействия, позволяющим эффективно обеспечивать публичные интересы в процессе осуществления государственного регулирования внешнеэкономической деятельности.

Пристатейный библиографический список:

1. Рамочные стандарты безопасности и упрощения мировой торговли (SAFE, 2021) //Официальный сайт Всемирной таможенной организации. URL: https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/ru/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/safe-package/ru_safe_framework.pdf (дата обращения: 07.03.2026).
2. Стратегия развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года: утв. Распоряжением Правительства Российской Федерации от 23.05.2020 № 1388-р // СПС «Консультант-Плюс» (дата обращения: 07.03.2026).
3. Соглашения (договоры, меморандумы) об информационном взаимодействии ФТС России с федеральными органами исполнительной власти, иными органами и организациями Российской Федерации // Официальный сайт ФТС России. URL: <https://customs.gov.ru/list/razdel-i.-soglasheniya-%28dogovory,-memorandумы%29-ob-informacionnom-vzaimodejstvii-fts-rossii-s-federal-nymi-organami-ispolnitel-noj-vlasti,-inymi-organami-i-organizacziyami-rossijskoj-federaczii> (дата обращения: 07.03.2026).
4. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза) // СПС «Консультант-Плюс» (дата обращения: 07.03.2026)
5. О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: Федеральный закон от 03.08.2018 № 289-ФЗ // СПС «Консультант-Плюс» (дата обращения: 07.03.2026).

Для цитирования: Пастух В.Д. Актуальные проблемы гражданства Российской Федерации / научн.рук. к.ю.н., доцент А.Н. Морозова, Севастопольский Государственный университет // Океанский менеджмент. - 2026. - № 1(35). - С. 53-57.

Пастух В.Д.
Pastukh V.D.

Студент,
Севастопольский Государственный университет

Научный руководитель:

Морозова А.Н.
Morozova A.N.

к.ю.н., доцент
доцент кафедры «Конституционное и административное право»,
Севастопольский государственный университет

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ГРАЖДАНСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Аннотация: В статье исследуется институт гражданства Российской Федерации сквозь призму действующих правовых механизмов приобретения и прекращения гражданства, а также актуальных проблем их реализации. На материале Конституции РФ, Федерального закона № 138-ФЗ «О гражданстве Российской Федерации», решений Конституционного Суда и международных договоров анализируются ключевые сложности современной правоприменительной практики.

Выявляются такие проблемные зоны, как избыточная бюрократизация процедур получения гражданства, неопределённость оснований для лишения гражданства и аннулирования паспортов, противоречивость судебной практики, пробелы в защите прав детей и лиц без гражданства (апатридов), а также отсутствие единой базы данных о выданных паспортах. Особое внимание уделяется рискам безгражданства, трудностям интеграции мигрантов и коллизиям между национальным и международным правом.

В качестве путей совершенствования законодательства предлагается уточнить перечень оснований для лишения гражданства, чётко разграничить процедуры лишения гражданства и аннулирования паспорта, упростить приобретение гражданства для детей, рождённых на территории РФ от лиц без гражданства или иностранных граждан, разработать системные механизмы защиты апатридов и внести соответствующие изменения в профильные законодательные акты (в частности, в Федеральные законы № 143-ФЗ и № 115-ФЗ).

Ключевые слова: гражданство Российской Федерации, институт гражданства, конституционное право, Конституция РФ.

CURRENT ISSUES OF CITIZENSHIP IN THE RUSSIAN FEDERATION

Abstract: The article examines the institution of citizenship of the Russian Federation through the prism of current legal mechanisms for acquiring and terminating citizenship, as well as the topical problems of their implementation. Based on the Constitution of the Russian Federation, Federal Law No. 138- FZ “On Citizenship of the Russian Federation”, decisions of the Constitutional Court and international treaties, the key complexities of contemporary law- enforcement practice are analyzed.

The study reveals such problem areas as excessive bureaucratization of citizenship acquisition procedures, uncertainty of grounds for deprivation of citizenship and annulment of passports, inconsistency of judicial practice, gaps in protection of the rights of children and stateless persons (apatrides), as well as the absence of a unified database of issued passports. Special attention is given to the risks of statelessness, difficulties in migrant integration and conflicts between national and international law.

As ways to improve the legislation, it is proposed to clarify the list of grounds for deprivation of citizenship, clearly differentiate the procedures for deprivation of citizenship and annulment of a passport, simplify the acquisition of citizenship for children born in the territory of the Russian Federation to stateless persons or foreign citizens, develop systemic mechanisms for protection of apatrides and introduce relevant amendments to profile legislative acts (in particular, Federal Laws No. 143- FZ and No. 115- FZ).

Keywords: citizenship of the Russian Federation, institution of citizenship, constitutional law, Constitution of the Russian Federation.

Институт гражданства в Российской Федерации продолжает оставаться одной из ключевых категорий конституционного права, отражая сложное переплетение правового статуса личности, государственных интересов и международных обязательств.

Гражданством Российской Федерации называют устойчивую правовую связь человека с РФ. Его можно приобрести по разным основаниям, которые закреплены в Федеральном законе от 28.04.2023 №138-ФЗ «О гражданстве Российской Федерации» [1]. Эти основания включают получение гражданства по рождению, в результате приёма в гражданство, признания гражданином РФ и оптации.

Общезвестным, прописанным в Конституции РФ [2] фактом является то, что гражданин РФ не может быть лишен своего гражданства или права изменить его, помимо этого гражданство является единым и равным независимо от оснований приобретения, можно сделать вывод, что в данном случае Конституцией РФ запрещается лишение как приобретенного, так и полученного по рождению

гражданства. Несмотря на это, всё ещё существуют основания для отмены решения о приёме в гражданство.

В статье 22 главы 4 ФЗ №138-ФЗ закреплён исчерпывающий перечень оснований, по которым может быть прекращено гражданство, а процедурные правила подробно описаны в статьях 23–25.

Так, добровольный выход из гражданства представляет собой волеизъявление гражданина, направленное на прекращение его правовой связи с Российской Федерацией. Когда речь идёт о несовершеннолетнем или недееспособном лице, заявление подаёт его законный представитель — родитель, усыновитель или опекун — в тот же уполномоченный орган.

Утрата гражданства — это прекращение гражданства по объективным основаниям, которые не зависят от воли самого лица. Согласно пункту 2 части 1 статьи 22 Федерального закона № 138 ФЗ, гражданство может быть прекращено, если установлено, что лицо совершило преступление, в том числе приготовление к преступлению или покушение на преступление, которое создаёт угрозу национальной безопасности Российской Федерации.

Отмена решения о приёме в гражданство представляет собой аннулирование ранее принятого акта о предоставлении гражданства, если выяснится, что он был вынесен на основании недостоверных данных. Основания для такой отмены закреплены в пункте 3 части 1 статьи 22 Федерального закона № 138 ФЗ.

Современный институт гражданства Российской Федерации находится в состоянии устойчивого напряжения, обусловленного комплексом внутренних и внешних вызовов: динамикой миграционных процессов, необходимостью балансировать между интеграцией новых граждан и обеспечением национальной безопасности, эволюцией международных обязательств и трансформацией представлений о гражданской идентичности. В этих условиях особую значимость приобретает чёткость правовых механизмов приобретения и прекращения гражданства, их соответствие конституционным принципам и способность отвечать на актуальные социальные запросы, сохраняя при этом стабильность государственно-правового регулирования.

Исследуя актуальные проблемы гражданства РФ, можно отметить проблемы по четырём наиболее значимым направлениям: сложность приобретения гражданства РФ, избыточная бюрократизация процедур, неопределённость оснований для лишения гражданства и пробелы в защите статуса детей и лиц без гражданства.

Процесс получения гражданства РФ осложняется и миграцией, так, высокое влияние оказывает, возрастающее количество мигрантов, желающих как можно быстрее получить гражданство.

Так случаи «фиктивного отцовства» становятся всё более частыми. Согласно п. 4 ч. 2 ст. 16 и п. 5 ч. 2 ст. 16 № 138-ФЗ упрощенная процедура приема в гражданства действует в отношении тех лиц, у которых сын или дочь являются гражданами России и проживают на территории России, или если указанные категории граждан вступили в брак с гражданином России и имеют с ним общего ребенка, в том числе усыновленного (удочеренного) [3].

Зачастую, иностранцы, желающие как можно быстрее получить гражданство пользуются подобной процедурой, при этом не осуществляя фактического участия в жизни и воспитании такого ребёнка.

Для решения данной проблемы предлагали ввести принудительное установление отцовства для желающих получить гражданство в судебном порядке законопроектом № 451019-8 [4]. В последствие данный проект не был реализован, в основном из-за несогласия Комитета Государственной Думы по защите семьи, вопросам отцовства, материнства и детства [3].

Существуют сложности, связанные с приобретением гражданства законопослушными иностранцами, проявляющиеся в сфере культурной адаптации, освоении языка и социальной интеграции. На пути легализации пребывания иностранных граждан в РФ часто возникают препятствия, вызванные политико-правовыми барьерами, что затрудняет получение гражданства.

Важную роль играют неправительственные и благотворительные структуры, оказывающие мигрантам поддержку: предоставляя разъяснения по процедуре получения гражданства, организуя консультации в сборе и оформлении документов.

Упрощению процедуры интеграции способствует внедрение телефонных служб «горячей линии», регулярное проведение бесплатных консультаций, создание удобных цифровых платформ с достоверной информацией о порядке получения гражданства.

Особую значимость имеет развитие образовательных программ — языковых курсов по изучению русского языка, а также проектов по знакомству с традициями, обычаями и общественными нормами Российской Федерации.

Другим важным вопросом в аспекте сложностей гражданства является противоречивая судебная практика. Суды по разному оценивают доказательства и последствия аннулирования паспортов. В ряде случаев решения отменяются вышестоящими инстанциями, что усиливает ощущение нестабильности правового статуса, особенно веска потенциальная возможность отдельных коллизий в отношении лиц, имеющих второе (множественное) гражданство [5].

Так можно привести в пример постановление Конституционного Суда РФ от 29.04.2025 № 18-П "По делу о проверке конституционности пункта 3 части 1 статьи 4 Федерального закона "О гражданстве

Российской Федерации", части 2 статьи 64 и части 1 статьи 328 Кодекса административного судопроизводства Российской Федерации в связи с жалобой А.С. Карпунина" [6].

А. С. Карпунин, родившийся в РСФСР, выехал в 1991 году в ФРГ вместе с родителями. В 1992 году он встал на консульский учёт в российском консульстве в Гамбурге. В 1994 году получил гражданство ФРГ. В 2002 году его снова поставили на консульский учёт в РФ как российского гражданина. Позже он обратился в органы МВД для замены паспорта, но получил отказ с мотивировкой, что у него нет российского гражданства из-за наличия гражданства ФРГ.

А.С. Карпунин оспорил это решение в суде. Но как уже упоминалось в данной курсовой работе – суды высшей инстанции часто отменяют ранее принятые решения. Так и в этом случае суды первой и апелляционной инстанций признали действия МВД незаконными, но кассационный суд отменил их решения. В итоге паспорт А.С. Карпунина был признан недействительным.

Конституционный суд Российской Федерации установил, что часть первая статьи 4 закона о гражданстве, её третий абзац, не является противоречащим Конституции, при условии толкования: человек, рождённый и ранее имевший гражданство СССР, покинувший территорию страны до 6 февраля 1992 года, зарегистрированный в консульских органах либо получивший паспорт РФ позже указанной даты, не может считаться лишённым гражданства РФ по истечении десяти лет, если не предпринимал действий, угрожающих суверенитету и безопасности государства, а также отсутствуют иные правовые основания для отзыва гражданства.

Нельзя лишать гражданства лишь из-за отсутствия записей в базах данных. Длительное признание лица гражданином РФ (в т. ч. после получения иностранного гражданства) и наличие паспорта РФ подтверждают устойчивость связи с государством.

Как мы видим, А.С. Капустину пришлось долго отстаивать свои права. Из этого вытекает и следующая проблема - непроработанность механизмов защиты для отдельных категорий. Хотя для граждан, получивших гражданство по ФКЗ или международным договорам (например, жителей новых субъектов РФ), предусмотрены исключения, порядок их применения недостаточно детализирован. Это оставляет пространство для неоднозначной интерпретации.

Это всё приводит к риску безгражданства. При аннулировании паспорта человек может оказаться в правовой «серой зоне», если не имеет иного гражданства или гарантий его получения. Отсутствие чётких процедур восстановления статуса усугубляет ситуацию.

Дополнительную сложность создаёт отсутствие единой базы данных о выданных паспортах за весь период РФ. Это затрудняет проверку законности приобретения гражданства и повышает вероятность ошибок.

Необходимо четко определить исчерпывающий перечень оснований для лишения гражданства, исключив возможность произвольного толкования. Эти основания должны быть связаны с совершением тяжких преступлений, представляющих угрозу национальной безопасности, или с предоставлением заведомо ложных сведений при получении гражданства. Хотим отметить, что несмотря на расширение перечня преступлений за которые полагается лишение гражданства в Федеральном законе от 31.07.2025 № 316-ФЗ "О внесении изменений в статью 24 Федерального закона "О гражданстве Российской Федерации" – всё ещё необходима конкретизация мер, а именно части ФЗ №316-ФЗ, гласящей «...либо иное преступление при наличии одного из отягчающих обстоятельств, предусмотренных пунктами "е", "р" и "с" части первой статьи 63 Уголовного кодекса Российской Федерации» [7].

Помимо этого, аннулирование паспортов должно быть возможно только в строго определенных случаях, например, при выдаче паспорта на основании поддельных документов или при выявлении факта незаконного получения гражданства. Необходимо исключить возможность аннулирования паспорта по формальным основаниям, не связанным с нарушением закона.

Так же необходимо четко разграничить процедуры лишения гражданства и аннулирования паспорта, определив их различные основания и последствия. Аннулирование паспорта не должно автоматически влечь за собой лишение гражданства, если гражданство было приобретено законно.

Говоря о нормативных правовых актах – необходимо установить четкую связь между совершением тяжких преступлений и возможностью лишения гражданства в Уголовном Кодексе РФ [8].

Подводя итог обсуждению данной проблемы, хотим ещё раз отметить - неопределенность оснований для лишения гражданства и аннулирования паспортов создает риски для граждан и требует четкого законодательного регулирования.

Последним проблемным направлением, разбираемым в нашей статье, мы отметим пробелы в регулировании статуса детей и апатридов

Законодательство не даёт исчерпывающих ответов на ряд критических вопросов, затрагивающих наиболее уязвимые группы, например при изменении гражданства родителей. Известно, что гражданство Российской Федерации ребенка не может быть прекращено, если в результате прекращения гражданства РФ он станет лицом без гражданства, так же известно, что гражданство Российской Федерации ребенка может быть прекращено одновременно с прекращением гражданства РФ одного из родителей. Однако в случае, если оба родителя теряют гражданство, право не даёт четкого объяснения, статус ребёнка остаётся неопределённым. Отсутствуют ясные механизмы защиты, что ставит под угрозу права ребёнка на образование, медицинскую помощь и социальное обеспечение.

Следующим важным аспектом является усыновление несовершеннолетнего гражданина РФ иностранцами. Несмотря на наличие нормы, утверждающей, что ребёнок сохраняет гражданство РФ, процедура не урегулирована детально. Возможны коллизии между национальным и международным правом, что затрудняет защиту интересов ребёнка.

Сложности существуют так же и для детей, рождённых за границей. Трудности возникают при подтверждении гражданства для детей, чьи родители находились в командировке, бежали от конфликта или жили за рубежом. Отсутствие первичных документов (например, справки из роддома) нередко становится основанием для отказа, что ведёт к риску безгражданства.

Наконец, заключительным аспектом в данном направлении отметим вопрос, связанный с лицами без гражданства (апатридами) на территории РФ. Россия не участвует в Конвенции о сокращении безгражданства (1961), которая содержит следующие положения: «Договаривающееся государство не лишает лицо его гражданства, если такое лишение гражданства делает его апатридом» [9]. Это ограничивает возможности защиты таких лиц: они не имеют доступа к базовым социальным услугам, трудоустройству и правовой помощи. Отсутствие специальных процедур выявления и регистрации апатридов усугубляет их уязвимость.

Риски перечисленных проблем – это рост числа детей без гражданства, нарушение их основных прав, усиление социальной исключённости семей мигрантов и лиц без статуса.

С учётом существующих пробелов в правовом регулировании статуса детей, родившихся на территории Российской Федерации от лиц без гражданства или иностранных граждан, а также апатридов, представляется важным выделить ряд перспективных направлений реформирования системы гражданства. Особое внимание следует уделить упрощению получения гражданства детьми, родившимися на территории страны. Рекомендуются упростить порядок оформления гражданства для таких детей, если они не получили гражданство ни одного иностранного государства. Такой подход поможет предотвратить появление лиц, лишённых гражданства, что соответствует международным обязательствам Российской Федерации.

Для тех же несовершеннолетних, кто всё же по каким-то причинам не имеет гражданства, необходима особая защита, включая право на образование, медицинское обслуживание и социальную поддержку. Следует предусмотреть механизмы выявления детей-апатридов и оказания им необходимой помощи.

Так же, для совершеннолетних важно четко определить процедуру предоставления статуса лица без гражданства и обеспечить апатридам доступ к основным правам и свободам. В отношении данной категории лиц нужно разработать и реализовать программы, направленные на содействие натурализации апатридов, с целью их интеграции в общество и предоставления им возможности полноценно участвовать в жизни страны.

Ссылаясь на законодательство РФ, можно упомянуть Конвенцию о статусе апатридов 1954 года – Россия является участником данной конвенции и обязана соблюдать ее положения [10].

При этом Россия не является участником Конвенции о сокращении безгражданства 1961 года – она подписала, но не ратифицировала данное соглашение, в соответствии с чем никаких юридических обязательств по нему не имеет. Однако, хочется заметить, что эта Конвенция могла бы оказать благоприятное влияние на развитие института гражданства РФ и сокращение апатридов [11].

Мы так же считаем, что в Федеральный закон № 143-ФЗ "Об актах гражданского состояния" – необходимо внести изменения, касающиеся регистрации рождения детей, родители которых являются лицами без гражданства или иностранными гражданами, с целью предотвращения безгражданства [12].

Федеральный закон "О правовом положении иностранных граждан в Российской Федерации" от 25.07.2002 № 115-ФЗ – необходимо дополнить положениями, регуливающими правовой статус апатридов [13].

В заключение следует сказать, что совершенствование законодательства о гражданстве – это сложный и многогранный процесс, требующий комплексного подхода и учета интересов всех заинтересованных сторон. Необходимо не только упрощать процедуры получения гражданства, но и создавать условия для успешной адаптации и интеграции новых граждан в российское общество. Важно также усилить контроль за соблюдением миграционного законодательства, выявлять и пресекать факты незаконной миграции и коррупции. Только путем последовательной работы над устранением существующих проблем и внедрением инновационных подходов можно достичь поставленных целей и создать систему, которая будет служить интересам как государства, так и его граждан. Дальнейшее развитие законодательства должно учитывать меняющиеся социально-экономические условия, международные тенденции и потребности общества. Необходимо постоянно анализировать практику применения законодательства, выявлять недостатки и вносить необходимые изменения. Только так можно обеспечить соответствие законодательства о гражданстве современным вызовам и потребностям.

В итоге, совершенствование законодательства о гражданстве РФ требует комплексного подхода, учитывающего бюрократические барьеры, неопределенности в лишении гражданства и проблемы апатридов. Необходимо упростить процедуры, конкретизировать основания для лишения гражданства и обеспечить защиту прав уязвимых категорий. Это позволит создать более справедливую и эффективную систему, способствующую укреплению национальной идентичности и защите прав человека. Постоянный мониторинг и адаптация к меняющимся условиям – ключ к успеху.

Пристатейный библиографический список:

1. Федеральный закон от 28 апреля 2023 г. № 138-ФЗ «О гражданстве Российской Федерации» (с изменениями и дополнениями), гл. 1 «Общие положения», ст. 4 «Основные понятия, используемые в настоящем Федеральном законе» // Собрание законодательства Российской Федерации. — 2023. — № 18. — Ст. 2790.
2. Конституция Российской Федерации : принята всенародным голосованием 12.12.1993 с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020 / официальное издание. — Москва : Юридическая литература, 2020. — 64 с. — ISBN 978-5-7260-1325-3.
3. Проект федерального закона № 451019-8 «О внесении изменений в статьи 48 и 49 Семейного кодекса Российской Федерации»
4. Михайлова А.А. Новое законодательство о гражданстве и правовом положении иностранных граждан: проблемы правоприменения в конституционной практике России // Криминологический журнал. 2024. № 4. С. 101–104. <https://doi.org/10.24412/2687-0185-2024-4-101-104>.
5. Герасименко Ю.В., Смашикова Т.Б. Институт российского гражданства и современные тенденции его развития // Юридическая наука и правоохранительная практика. 2025. 1 2 (72). С. 6-13.
6. Конституционный Суд Российской Федерации. Постановление от 29.04.2025 № 18-П «По делу о проверке конституционности пункта 3 части 1 статьи 4 Федерального закона „О гражданстве Российской Федерации“, части 2 статьи 64 и части 1 статьи 328 Кодекса административного судопроизводства Российской Федерации в связи с жалобой А. С. Карпунина» // Официальный интернет-портал правовой информации. — 2025. — 30 апреля. — № 0001202504300001.
7. Федеральный закон от 31.07.2025 № 316-ФЗ «О внесении изменений в статью 24 Федерального закона „О гражданстве Российской Федерации“» // Собрание законодательства Российской Федерации. — 2025. — № 31. — Ст.24.
8. Уголовный кодекс Российской Федерации : УК : текст с изменениями и дополнениями на 17 декабря 2025 года (редакция, действующая с 1 января 2026 года) : [принят Государственной думой 24 мая 1996 года : одобрен Советом Федерации 5 июня 1996 года].
9. Пронякина С.Ю. — Лишение гражданства как особое основание прекращения правовой связи с государством // Юридические исследования. — 2021. — № 10. DOI: 10.25136/2409-7136.2021.10.36630 URL: https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=36630
10. Конвенция о статусе апатридов : принята 28 сентября 1954 г. в Нью-Йорке // Собрание законодательства Российской Федерации. — 1993. — № 45. — Ст. 4333.
11. Конвенция о сокращении безгражданства (Нью-Йорк, 30 августа 1961 г.) // ГАРАНТ. URL: (дата обращения: 9 января 2026 года).
12. Федеральный закон от 15.11.1997 № 143-ФЗ «Об актах гражданского состояния» // Собрание законодательства Российской Федерации. — 1997. — № 47. — Ст. 5340.
13. Федеральный закон от 25.07.2002 № 115-ФЗ «О правовом положении иностранных граждан в Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. — 2002. — № 30. — Ст. 3032.

Для цитирования: Переломова Д.М. Конституционные основы взаимоотношений российской федерации и субъектов РФ: взаимодействие и возможности разрешения споров / научн.рук. к.ю.н., доцент А.Н. Морозова доцент кафедры «Конституционное и административное право», Севастопольский государственный университет // Океанский менеджмент. - 2026. - № 1(35). - С. 57-59.

Переломова Д.М.

Perelomova D.M.

Студент 2 курса Юридического института,
Севастопольский государственный университет

Научный руководитель:

Морозова А.Н.

Morozova A.N.

к.ю.н., доцент

доцент кафедры «Конституционное и административное право»,

Севастопольский государственный университет

КОНСТИТУЦИОННЫЕ ОСНОВЫ ВЗАИМООТНОШЕНИЙ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И СУБЪЕКТОВ РФ: ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ И ВОЗМОЖНОСТИ РАЗРЕШЕНИЯ СПОРОВ

Аннотация: В статье рассматривается понятие федерализма как основа конституционного строя Российской Федерации. Проанализировано правовое регулирование федеративных отношений, включая разграничение предметов ведения между федеральным центром и субъектами РФ. Выявлены ключевые проблемы в реализации федерализма и предложены пути их решения.

Ключевые слова: федерализм, разграничение предметов ведения, федеративные отношения, асимметрия субъектов, делегирование полномочий.

CONSTITUTIONAL FOUNDATIONS OF THE RELATIONSHIPS BETWEEN THE RUSSIAN FEDERATION AND THE SUBJECT OF THE RUSSIAN FEDERATION: INTERACTION AND OPPORTUNITIES FOR RESOLVING DISPUTES

Abstract: The article examines the concept of federalism as the basis of the constitutional system of the Russian Federation. The article analyzes the legal regulation of federal relations, including the delineation of powers between the federal center and the subjects of the Russian Federation. The article identifies key problems in the implementation of federalism and suggests ways to solve them.

Keywords: federalism, delineation of powers, federal relations, asymmetry of subjects, delegation of powers.

Взаимоотношения между федеральным и региональным уровнями публичной власти традиционно остаются одной из наиболее обсуждаемых тем в конституционном праве. Сегодня эта тема приобретает особую значимость из-за постоянных обновлений нормативной базы, присоединения новых субъектов, меняющихся социально-экономических условий и необходимости поддерживать устойчивый баланс между единством государства и самостоятельностью регионов.

Федерализм в настоящее время понимается как форма государственно-территориального устройства, при которой части государства являются государственными образованиями, обладающими политической самостоятельностью [3].

Некоторые исследователи трактуют федерализм как способ разделения власти по вертикали в едином государстве, с верховенством федеральных норм [7].

Ряд авторов подчеркивают, что сущность современного федерализма заключается в принципиальной децентрализации государственной власти, направленной на обеспечение правовой свободы территориальных сообществ, а не в механическом объединении ранее независимых государств. Такая интерпретация противопоставляется устаревшим взглядам, сводящим федерализм к союзу или объединению государств [6].

Правовое регулирование федеративных отношений осуществляется прежде всего Конституцией РФ, где в главе 3 определено три уровня предметов ведения: исключительное ведение Российской Федерации, совместное ведение Федерации и субъектов, а также собственные полномочия субъектов [1].

Взаимодействие федеральных и региональных органов государственной власти в свою очередь представляет собой непрерывный политико-правовой процесс, характеризующийся многоуровневым принятием решений, взаимным влиянием, проведением согласительных процедур и принятием общеобязательных решений на принципах сотрудничества, партнерства и координации.

В контексте анализа федеративных отношений в Российской Федерации можно установить, что субъекты федерации активно участвуют в данном процессе, не выходя в роли пассивных наблюдателей. Они обладают комплексом правовых механизмов, позволяющих эффективно защищать свои интересы и участвовать в формировании общегосударственной политики.

Если анализировать влияние Федерации на дела субъектов РФ следует сказать, что данное влияние является значительно обширным и, по мнению некоторых исследователей, даже более радикальным, нежели ответные возможности субъектов.

Несмотря на формальную основу, реализация федерализма в России сталкивается с рядом проблем.

Как отмечал ученый-правовед М.В. Баглай, любое федеративное государство состоит из частей, поэтому для него важно достичь гармонии в отношениях между целым и его элементами. Федерацию постоянно угрожают две противоположные опасности: чрезмерная централизация, ведущая к унитаризму, и ослабление связей, что может привести к распаду на независимые образования. В результате согласование интересов возможно только через четко установленные правовые рамки [4].

Одной из наиболее дискуссионных проблем современного российского федерализма остается вопрос допустимых пределов федерального вмешательства в дела субъектов и последствий такого вмешательства для системы публичной власти в целом.

Поскольку Российское государство является федеративным для него актуально применение в случае необходимости правового института федерального вмешательства. Однако ни Конституция, ни федеральное законодательство не содержат четких условий и порядка его использования. Таким образом, правовая основа для этого политико-правового института остается недостаточно разработанной [5].

В условиях отсутствия правовой базы подобные меры могут быть квалифицированы как незаконные, что может привести к их отмене.

Конкретное предложение по решению обозначенной проблемы состоит в разработке и принятии отдельного федерального конституционного закона «О мерах федерального вмешательства в дела субъектов Российской Федерации». Такой закон должен содержать общее определение института федерального вмешательства, требуется установить его цели и принципы применения, а также определить перечень возможных мер воздействия. Необходимо закрепить четкие основания и пределы вмешательства, процессуальный порядок его осуществления, распределение компетенции между федеральными органами власти при принятии соответствующих решений. Кроме того, в законе следует предусмотреть временные рамки применения мер вмешательства, финансовые механизмы их реализации, а также гарантии защиты прав и законных интересов субъектов Российской Федерации, что

позволит институализировать институт федерального вмешательства, устранив пробелы в текущем регулировании.

Асимметричность, проявляющаяся в различиях конституционно-правового статуса отдельных субъектов, представляет собой одну из давно существующих проблем. Дополнительный дисбаланс был обусловлен присоединением новых территорий в 2022 году. Новым субъектам были предоставлены особые переходные периоды и экономические преференции, что вызвало негативную реакцию со стороны уже действующих субъектов.

Ученые и специалисты неоднократно указывали на потребность в изменении существующей структуры субъектов Российской Федерации, но единая концепция реформирования пока не выработана.

Один из подходов опирается на уже использованную в 2000-е годы модель объединения двух и более граничащих регионов с прекращением их прежней субъектности. Правовой основой выступают положения Федерального конституционного закона от 17 декабря 2001 г. № 6-ФКЗ «О порядке принятия в Российскую Федерацию и образования в ее составе нового субъекта Российской Федерации» [2]. В рамках данного подхода происходит формальное укрупнение регионов без существенного изменения принципов взаимодействия между Федерацией и субъектами, при этом в ряде сфер, прежде всего в межбюджетных отношениях, управление даже упрощается.

Особое место среди современных вызовов федеративного развития занимают конфликты, возникающие при определении пределов компетенции Российской Федерации и ее субъектов. Основная причина подобных разногласий кроется в неопределенности и изменчивости распределения полномочий, особенно в областях совместного ведения.

Как отмечает Бредихин А.Л., кандидат юридических наук Санкт-Петербургского университета Министерства внутренних дел, именно институт совместного ведения становится источником многочисленных конфликтов. С одной стороны, отсутствие четких границ регулирования позволяет федеральной власти максимально вмешиваться и оставлять регионам полномочия по своему усмотрению. С другой стороны, если установить строгие границы, предметы совместного ведения утратят свою суть, и останутся только исключительные полномочия Федерации и регионов [4].

Предлагается расширить практику делегирования полномочий через соглашения. Федеральные органы могут передавать часть своих задач регионам, обеспечивая соответствующее финансирование, а регионы, в свою очередь, могут передавать часть своих полномочий федеральным органам, если это способствует повышению эффективности. Этот механизм уже закреплен в Федеральном законе № 414-ФЗ от 2021 года, однако на практике применяется редко. Более активное использование таких инструментов позволит адаптировать систему управления к особенностям регионов, избегая постоянных конфликтов.

Таким образом, конституционные основы взаимоотношений между Российской Федерацией и ее субъектами представляют собой динамичную систему, эволюционирующую под влиянием исторических, социально-экономических и политических факторов. Несмотря на тенденцию к централизации, необходимую для сохранения единства многонационального государства, существующие проблемы федеративного устройства требуют оценивать комплексно, учитывая все взаимосвязи. В конечном итоге, успешная реализация федерализма в России обеспечит гармоничное функционирование федеративной системы.

Пристатейный библиографический список:

1. Конституция Российской Федерации: (принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 г. с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01 июля 2020 г.) [Электронный ресурс]– Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_28399/.
2. Федеральный конституционный закон «О порядке принятия в Российскую Федерацию и образования в ее составе нового субъекта Российской Федерации» от 17.12.2001 №6-ФКЗ (ред. от 31.10.2005) – Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_34452/.
3. Баглай, М.В. Конституционное право Российской Федерации : учебник / М. В. Баглай. - 14-е изд., изм. и доп. - Москва : Норма: ИНФРА-М, 2024. - 704 с.
4. Бредихин, А.Л. Основы российского федерализма : учебник для вузов / А. Л. Бредихин. — Москва : Издательство Юрайт, 2025. — 107 с. — (Высшее образование). — ISBN 978-5-534-14526-7. — Текст : электронный // Образовательная платформа Юрайт [сайт]. — URL: <https://urait.ru/bcode/567980>.
5. Носов, С.И., Зухба, Н.А. Понятие федерального вмешательства и роль в правовой системе и общества/ С.И. Носов, Н.А. Зухба// Научно-практический электронный журнал Аллея Науки.- 2020.- №4(43). – С.1-6. [Электронный ресурс] – URL: https://alley-science.ru/domains_data/files/1April2020/ponyatie%20FEDERALNOGO%20vmeshatelstva%20I%20ROL%20V%20PRAVOVOY%20SISTEME%20I%20obshchestva.pdf
6. Прохоров, А.В. О понимании сущности федеративного государства/ А.В. Прохоров// Государственная служба.- 2014.-№4 (90).-с.25-31. [Электронный ресурс] – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/o-ponimanii-suschnosti-federativnogo-gosudarstva/viewer>.
7. Умнова-Конюхова, И.А. Эволюция федеративной государственности: общемировые тенденции/ И.А. Умнова-Конюхова// Вестник ЮУрГУ. Серия: Право.-2023. -№3.-с.101-110. [Электронный ресурс] – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/evolyutsiya-federativnoy-gosudarstvennosti-obschemirovye-tendentsii/viewer>.



