АГЕНТСТВО МОРСКОГО ПРАВА

ISSN 2619-1644

ОКЕАНСКИЙ МЕНЕДЖМЕНТ

Выпуск 3(37) 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, Калинкин 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, Калинкин 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 Рособрнадзора Министерства образования и науки РФ, декан юридического факультета, Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации.

Трифонова Кристинэ Васаковна, 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 15.10.2026

На обложке - Виллем ван де Велде Младший. «Корабли на рейде». Ок. 1658

© ООО «АМП», 2026

СОДЕРЖАНИЕ

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

Скаридов А.С.
Приветственное слово главного редактора журнала «10 лет в строю»……... 2

РАЗДЕЛ I. МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО

Зацаренская А.И.
Научный руководитель: Мордвинова Т.Б.
Правовое регулирование вопроса музеефикации подводного культурного наследия: сравнительный анализ некоторых аспектов режимов РФ и ЕС ……... 4
Цветкова Ю.С.
Правовое регулирование деятельности юниорных компаний в геологоразведке: опыт зарубежных стран …….. 8

РАЗДЕЛ II. МОРСКОЕ ПРАВО

Беляков В.Г.
К вопросу об актуализации легитимизации действий по ограничению и контролю торгового мореплавания в современных условиях …….. 13
Гревцов О.В.
Понятие и структура противоправной деятельности на море …….. 18
Мордвинова Т.Б.
Географический фактор в международно-правовом разграничении арктического шельфа ……. 22
Поваляев А.А.
Правовое регулирование использования автоматической идентификационной системы в условиях увеличения риска террористических атак на российские суда …… 30
Скаридов А.С.
Институт вооруженной охраны коммерческого морского судна как правовая категория……. 34

РАЗДЕЛ III. МЕНЕДЖМЕНТ НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ

Скаридова М.А.
Правовая регламентация предпринимательской деятельности на внутреннем водном транспорте 52

РАЗДЕЛ IV. АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ЮРИСПРУДЕНЦИИ

Аблякимова Э.Э.
К вопросу об использовании электронных документов в административном судопроизводстве 61
Аблякимова Э.Э., Хмиль И.В.
Соотношение понятий «электронного документа» и «электронного доказательства» в административном судопроизводстве…… 64
Хмиль И.В.
Процессуальные особенности участия Росморречфлота при рассмотрении административных споров по КАС РФ……. 67

«10 лет в строю»
Приветственное слово главного редактора журнала

Уважаемые читатели и авторы!

Прошло десять лет с момента учреждения научно-практического журнала «Океанский менеджмент». За это десятилетие вышло порядка сорока выпусков и опубликовано около пятисот научных статей по международному и морскому праву, управлению морским транспортом, портовому обслуживанию и ресурсодобывающей деятельности в Мировом океане. Для журнала, который никогда не гнался за местом в рейтингах, это достойный итог.

С первого номера журнал служил простой цели: дать автору возможность высказать свою точку зрения быстро и без искажений, которые нередко вносят не всегда профессиональные рецензии. Мы исходили из того, что научная мысль ценна тогда, когда она высказана вовремя и принадлежит тому, кто ее подписал.

К сожалению, публикационная деятельность все больше подвергается ненужному бюрократическому воздействию. Публично высказанная точка зрения заведомо ставится в зависимость от ранга издания, в котором она появилась. Сложилась стройная и по-своему изящная система. В России есть «Белый список» с его уровнями, есть перечень ВАК с категориями К1, К2 и К3. За рубежом есть Scopus с квартилями от Q1 до Q4. Ценность статьи теперь определяется клеткой таблицы, в которую помещен журнал, и определяется еще до того, как статью кто-либо прочел. Удобство несомненное: читать уже не обязательно, достаточно свериться со списком.

Считается также, что обязательный учет мнения рецензента значительно повышает качество материала. Возможно, где-то это так. Но в узкой проблематике, тем более связанной с морепользованием, знающего рецензента порой просто не найти. Тогда о глубине шельфа судит тот, кто видел море с набережной, а автор послушно переписывает текст, пока от его собственной позиции не останется гладкое и ни к чему не обязывающее изложение. Так гибнет точка зрения, особенно у автора, еще не окрепшего в своих научных усилиях. Добавим к этому сроки: от представления рукописи до публикации может пройти год и более. Море за это время успевает измениться, а право иногда тоже.

Политика нашего журнала всегда была и остается иной. Мы стремимся максимально сберечь авторскую идею и авторский стиль, даже если неокрепшее перо иногда нуждается в небольшой корректуре. Объем нашего рецензирования ограничен проверкой фактов и точности названий нормативных актов. Добросовестность цитирования, научную честность и взыскательность к собственному тексту мы оставляем на совести авторов. Мы убеждены, что там им и место.

Редакция понимает, что молодым ученым, работающим над диссертациями, приходится соблюдать требования ВАК, и никого не призывает ими пренебрегать. Но рядом с обязательной программой должна быть и произвольная. В отличие от изданий, где жесткий формат рецензирования порой сужает рамки исследования, наш журнал предоставляет авторам свободу академического самовыражения и возможность в полной мере раскрыть свой научный потенциал. Приглашаем к этому всех: аспирантов и профессоров, юристов и капитанов, портовиков и исследователей океана. Пишите о том, что знаете и в чем убеждены. Спорьте с нами и друг с другом. Гипотеза, высказанная сегодня, полезнее безупречной статьи, вышедшей с опозданием на два года.

Юбилейный выпуск продолжает эту линию. В нем читатель найдет материалы, разные по теме и по манере, но сходные в главном: за каждым стоит автор со своей позицией. Журнал и дальше намерен оставаться открытой площадкой для обсуждения всего,

что связано с правом и управлением в Мировом океане, а эта повестка в ближайшие годы станет только шире.

Особые слова благодарности я адресую неизменному редактору журнала Татьяне Борисовне Мордвиновой, заместителю директора Агентства морского права по образовательным и научным программам. Все десять лет каждый выпуск проходил через ее руки, и своим обликом, точностью и регулярностью выхода журнал обязан прежде всего ее труду и терпению. Искренне благодарю и всех авторов, чьи статьи составили наш публикационный массив. Журнал существует благодаря вам и для вас.

Древние мореходы говорили: *Navigare necesse est* — «Плавать по морю необходимо». Добавим от себя, что и писать о нем тоже. Продолжаем безопасное плавание!

С уважением,

Главный редактор,
д.ю.н., профессор А.С. Скаридов

РАЗДЕЛ I. МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО

Для цитирования: ***Зацаренская А.И.*** Правовое регулирование вопроса музеефикации подводного культурного наследия: сравнительный анализ некоторых аспектов режимов РФ и ЕС / научн.рук. Т.Б.Мордвинова; ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова // Океанский менеджмент. - 2026. - № 3(37). – С. 4-7.

Зацаренская А.И.
Zacarenskaya A.I.
Магистрант 2 курса
программы «Морское право и правовое регулирование морского предпринимательства»
ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова

Научный руководитель:
Мордвинова Т.Б.
Mordvinova T.B.
Старший преподаватель,
кафедры международного и морского права
ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ВОПРОСА МУЗЕЕФИКАЦИИ ПОДВОДНОГО КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ: СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ НЕКОТОРЫХ АСПЕКТОВ РЕЖИМОВ РФ И ЕС

Аннотация. В представленном тексте проводится сравнительно-правовой анализ механизмов музеефикации объектов подводного культурного наследия в юрисдикциях Российской Федерации и Европейского Союза. Исследуется проблема достижения баланса между необходимостью физического сохранения археологических памятников в агрессивной водной среде и обеспечением публичного доступа к историческим ценностям. Установлено, что российская модель характеризуется строгой централизацией, императивным административным контролем на всех этапах (включая разрешительную систему «открытых листов») и требованием безусловной передачи извлеченных артефактов в государственную собственность для включения в Музейный фонд. В свою очередь, европейский подход опирается на принцип субсидиарности и наднациональный характер объединения, при котором вопросы культуры относятся к внутренней компетенции государств-членов. Регулирование охраны морских ценностей в ЕС осуществляется опосредованно, через директивы экологического и морского пространственного планирования, с опорой на закрепленный в международных конвенциях абсолютный приоритет сохранения объектов на месте их первоначального нахождения.
Ключевые слова: подводное культурное наследие, музеефикация, сравнительное правоведение, археологические памятники, Музейный фонд Российской Федерации, право Европейского Союза, морское пространственное планирование, принцип субсидиарностиождения (in situ).

LEGAL REGULATION OF THE MUSEIFICATION OF UNDERWATER CULTURAL HERITAGE: A COMPARATIVE ANALYSIS OF CERTAIN ASPECTS OF THE RF AND EU REGIMES

Abstract. The text presents a comparative legal analysis of the mechanisms for the museumification of underwater cultural heritage within the jurisdictions of the Russian Federation and the European Union. The research examines the challenge of balancing the physical preservation of archaeological sites in aggressive aquatic environments with the necessity of providing public access to historical artifacts. The findings indicate that the Russian model is characterized by strict centralization, imperative administrative control at all stages (including the "open sheet" permit system), and the mandatory transfer of extracted artifacts to state ownership for inclusion in the Museum Fund. Conversely, the European Union's approach is based on the principle of subsidiarity and the supranational nature of the union, where cultural matters fall within the internal competence of member states. The regulation of marine heritage protection in the EU is implemented indirectly through environmental and maritime spatial planning directives, relying on the absolute priority of in situ preservation established in international conventions.
Keywords: underwater cultural heritage, museumification, comparative law, archaeological sites, Museum Fund of the Russian Federation, European Union law, maritime spatial planning, principle of subsidiarity.

Музеефикация подводного культурного наследия, исходя из отдельных суждений М. Азнара из прошлого десятилетия, представляет собой сложный процесс, требующий в первую очередь специфического в некотором смысле нормативного обеспечения ввиду двойственной природы самих исторических объектов, находящихся, как это следует из материалов С. Фаркухар и М. Сантос, зачастую в агрессивной водной (морской) среде [1;2].

В свою очередь сама по себе процесс перевода затонувших артефактов, элементов древней или же исторической инфраструктуры в статус охраняемых музейных предметов, как следует предположить, неизбежно сопровождается столкновением интересов сохранения целостности археологического памятника и «насущной» необходимости обеспечения публичного доступа к историческим ценностям, что в целом согласуется с тезисами, отраженными в таких докладах ЮНЕСКО (далее - UNESCO), как например в недавнем UCH/25/10.MSP/4 от 2025 года, где указывается: «…рассматриваются способы сделать невидимое подводное наследие одновременно доступным и видимым, тем самым повышая осведомленность в целях его защиты...» [3].

В смысле сравнительного правоведения наибольший научно-практический интерес представляет сопоставление подходов Российской Федерации и Европейского Союза, поскольку названные юрисдикции позволят нам проследить различные по своей правовой природе модели управления морскими археологическими ресурсами, опирающиеся на разные нормативные традиции и особенности государственного устройства.

Переходя к непосредственному рассмотрению, так, в Российской Федерации основу для охраны подобного рода императивно устанавливает Федеральный закон от 25 июня 2002 года № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации», где статья 3 закрепляет легальное понятие объекта археологического наследия, куда включается «…частично или полностью скрытые под водой следы существования человека в прошлых эпохах, включая все связанные с такими следами движимые предметы» [4].

В то же время юридическая процедура инициации процесса музеефикации начинается с этапа выявления памятника, который в свою очередь регламентирован положениями статьи 45.1 указанного выше акта; так, категорически запрещается проведение любых работ по поиску и извлечению артефактов без предварительного получения специального государственного разрешения, именуемого по пункту 2 «открытым листом» [4].

Выдержка из пункта 13 статьи 45.1 также устанавливает требование о передаче извлеченных из водной среды археологических предметов в государственную часть Музейного фонда Российской Федерации в течение трех лет со дня окончания проведения соответствующих полевых археологических работ [4].

Дальнейшая «юридическая судьба» поднятых материалов регулируется положениями Гражданского кодекса Российской Федерации и нормами Федерального закона от 26 мая 1996 года № 54-ФЗ «О Музейном фонде Российской Федерации и музеях в Российской Федерации» (далее - № 54-ФЗ); так, например статья 233 Гражданского кодекса по пункту 2 исключает применение стандартных правил о кладе к обнаруженным памятникам истории и культуры, предписывая их безусловную передачу в государственную собственность [5].

В свою очередь, статья 5 № 54-ФЗ определяет процедуру включения предметов в состав Музейного фонда, после завершения которой отчуждение указанных ценностей из государственной собственности не допускается ни при каких обстоятельствах [6].

Обобщая все предписания выше, можно смело говорить о том, что рассматриваемая отечественная модель демонстрирует высочайшую степень административного контроля на каждом этапе, начиная от момента погружения «водолазов-археологов» на дно акватории вплоть до окончательной постановки находки на музейный учет.

Европейский подход же характеризуется принципиально иной системой нормативного правовой регламентации, что по воззрениям Д. Ловера и его коллег, продиктовано наднациональным характером самого интеграционного объединения и принципом субсидиарности [7].

Прежде всего следует сказать о том, что в Европейском Союзе вопросы культуры и музейного дела относятся к исключительной внутренней компетенции суверенных государств-членов, на что недвусмысленно указывает статья 167 Консолидированной версии Договора о функционировании Европейского Союза, где часть 2 гласит, что деятельность Союза направлена на «поощрение сотрудничества между государствами-членами и поддержку их действий в целях сохранения и защиты культурного наследия европейского значения»; часть 4 той же статьи обязывает Европейский Союз «учитывать культурные аспекты в своих действиях на основании иных положений Договоров», в частности, в целях уважения и поощрения разнообразия культур [8].

Вследствие отсутствия прямой нормативной компетенции органов в Брюсселе по унификации музейного дела регулирование вопросов выявления и охраны рассматриваемых морских ценностей, как представляется верным понимать, осуществляется опосредованно, преимущественно через «границу» наднационального экологического законодательства и обязательных директив о пространственном планировании морских акваторий.

Расширяя тезис выше, актом вторичного права Европейского Союза, косвенно, но весьма строго регламентирующим «судьбу» подводных археологических объектов, стоит выделить Директиву Европейского Парламента и Совета 2014/89/ЕС от 23 июля 2014 года, устанавливающая общие рамки для морского пространственного планирования, где пункт 2 статьи 8 обязывает все государства-члены при разработке и утверждении национальных морских планов тщательно учитывать различные виды деятельности и использования акваторий, прямо включая в данный нормативный перечень термин «подводное культурное наследие» [9].

Аналогичный превентивный механизм заложен в Директиве 2011/92/ЕС об оценке воздействия некоторых государственных и частных проектов на окружающую среду, где статья 3 требует, чтобы «любая экологическая оценка в обязательном порядке выявляла, описывала и оценивала прямое и косвенное существенное воздействие реализуемого проекта на материальные активы и культурное наследие» [10].

Было бы ошибкой не отметить и о том, что рассмотренные выше директивы не предписывают конкретных национальных механизмов музеефикации, делегируя тем самым выработку самих детальных правил профильным ведомствам стран-участниц.

В обход нормативного пробела выше национальные парламенты при формировании внутреннего законодательства опираются на базовые положения Европейской конвенции об охране археологического наследия 1992 года; так, например статья 4 императивно закрепляет «абсолютный приоритет сохранения археологического наследия на месте его первоначального нахождения» [11].

Обобщая проведенный сравнительно-правовой анализ, следует прийти к выводу о том, что если российская модель правового регулирования музеефикации подводного культурного наследия характеризуется строгой централизацией и высочайшей степенью императивного административного контроля на каждом этапе, от выявления археологического памятника до его окончательного закрепления в государственной собственности, то европейский подход, напротив, продиктован наднациональным характером объединения и опирается на принцип субсидиарности, при котором охрана морских ценностей осуществляется преимущественно опосредованно через директивы экологического и пространственного планирования, делегируя тем самым непосредственную выработку детальных механизмов учета на уровень стран-участниц с

опорой на абсолютный приоритет сохранения артефактов на месте их первоначального нахождения.

Пристатейный библиографический список:

1. Aznar, M. J. In Situ Preservation of Underwater Cultural Heritage as an International Legal Principle / M. J. Aznar // Journal of Maritime Archaeology. — 2018. — Vol. 13. — P. 67–81. — Текст: непосредственный.
2. Farquhar, S. D. Maritime Archaeology and Marine Conservation: The need for synergy in an uncertain future / S. D. Farquhar, M. J. Santos // Transforming the Ocean Law by Requirement of the Marine Environment Conservation - Le Droit de l'Océan transformé par l'exigence de conservation de l'environnement marin / P. Chaumette. — [S. l.] : Marcial Pons, 2019. — ISBN 978-84-9123-635-1. — Текст : непосредственный.
3. Документ UCH/25/10.MSP/4. — Текст : электронный // UNESCO Digital Library: [сайт]. — URL: https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000393529 (дата обращения: 24.04.2026).
4. Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации: Федеральный закон от 25.06.2002 № 73-ФЗ. — Текст : электронный // КонсультантПлюс : справочная правовая система. — URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_37318/ (дата обращения: 24.04.2026).
5. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 № 51-ФЗ (ред. от 31.07.2025, с изм. от 25.03.2026) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.08.2025). — Текст : электронный // КонсультантПлюс : справочная правовая система. — URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_5142/9b86dee7016d8fc633a322e0541683e96404 2979/ (дата обращения: 24.04.2026).
6. О Музейном фонде Российской Федерации и музеях в Российской Федерации: Федеральный закон от 26.05.1996 № 54-ФЗ. — Текст : электронный // КонсультантПлюс : справочная правовая система. — URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_10496/ (дата обращения: 24.04.2026).
7. Lowther, J. The Protection of Underwater Cultural Heritage: Past, Present and Future / J. Lowther, J. Sellick, M. Williams // The Protection of the Underwater Cultural Heritage: National Approaches and Perspectives. — 3rd ed. — [S. l.], 2025. — P. 1–25. — (Publications on Ocean Development; Vol. 104). — Текст : непосредственный.
8. Consolidated versions of the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union — Consolidated version of the Treaty on the Functioning of the European Union — Protocols — Annexes — Declarations annexed to the Final Act of the Intergovernmental Conference which adopted the Treaty of Lisbon, signed on 13 December 2007 — Tables of equivalences : Official Journal C 326, 26/10/2012. — P. 0001–0390. — Текст : электронный // EUR-Lex: [сайт]. — URL: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A12012E%2FTXT (дата обращения: 24.04.2026).
9. Directive 2014/89/EU of the European Parliament and of the Council of 23 July 2014 establishing a framework for maritime spatial planning. — Текст : электронный // EUR-Lex: [сайт]. — URL: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32014L0089&qid=1777039361522 (дата обращения: 24.04.2026).
10. Directive 2014/52/EU of the European Parliament and of the Council of 16 April 2014. — Текст: электронный // Meganorm: [сайт]. — URL: https://meganorm.ru/mega_doc/dop1/29/reglament_N_2018_848_evropeyskogo_parlamenta_i_soveta/0/direktiva_N_2011_92_es_evropeyskogo_parlamenta_i_soveta.html#Par595 (дата обращения: 24.04.2026).
11. Европейская конвенция об охране археологического наследия (пересмотренная) (заключена в г. Валлетте 16 января 1992 года). — Текст: электронный // Совет Европы: [сайт]. — URL: https://rm.coe.int/168007bd4d (дата обращения: 24.04.2026).

Для цитирования: ***Цветкова Ю.С.*** Правовое регулирование деятельности юниорных компаний в геологоразведке: опыт зарубежных стран / ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова // Океанский менеджмент. - 2026. - № 3(37). – С.8-12.

Цветкова Ю.С.
Tsvetkova Yu.S.
Старший преподаватель,
кафедры международного и морского права
ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЮНИОРНЫХ КОМПАНИЙ В ГЕОЛОГОРАЗВЕДКЕ: ОПЫТ ЗАРУБЕЖНЫХ СТРАН

Аннотация. Статья посвящена правовому положению юниорных компаний, осуществляющих геологоразведочные работы на ранних стадиях освоения месторождений полезных ископаемых. Рассматриваются особенности российской модели регулирования и отдельные элементы правовых режимов Канады, Австралии и Южно-Африканской Республики. Автором исследуется специальный статус юниорной компании в зарубежных юрисдикциях, рассматривается правовое значение правил предоставления прав на разведку, экологических требований, стандартов раскрытия геологической информации и механизмов привлечения капитала. На основе анализа правового опыта зарубежных стран формулируются предложения по совершенствованию российского законодательства о геологоразведочной деятельности.
Ключевые слова: юниорные компании, геологоразведка, недропользование, лицензирование, раскрытие информации, минерально-сырьевой сектор.

LEGAL REGULATION OF THE ACTIVITIES OF JUNIOR COMPANIES IN GEOLOGICAL EXPLORATION: EXPERIENCE OF FOREIGN COUNTRIES

Abstract. The article is devoted to the legal status of junior companies engaged in geological exploration at the early stages of mineral deposit development. The features of the Russian regulatory model and certain elements of the legal regimes in Canada, Australia, and the Republic of South Africa are examined. The author investigates the special status of a junior company in foreign jurisdictions and examines the legal significance of the rules for granting exploration rights, environmental requirements, standards for disclosure of geological information, and mechanisms for raising capital. Based on the analysis of the legal experience of foreign countries, proposals are formulated to improve Russian legislation on geological exploration activities.
Keywords: junior companies, geological exploration, subsoil use, licensing, information disclosure, mineral resources sector.

Развитие минерально-сырьевого сектора в последние десятилетия сопровождается формированием особой категории хозяйствующих субъектов и соответствующей бизнес-модели, основная деятельность которых сосредоточена не на добыче полезных ископаемых, а на ранней стадии освоения месторождения с последующей продажей прав на проект либо привлечением более крупного партнера. Такие компании получили название *юниорных* (в англ. – junior mining companies, junior exploration companies, junior resourse companies).

Экономическая роль юниорных компаний заключается в том, что они принимают на себя значительную часть геологического и инвестиционного риска начальных стадий проекта: проводят поисковые и оценочные работы, формируют геологическую модель участка и проверяют перспективность обнаруженных объектов. При подтверждении коммерческого потенциала проект может быть передан крупному добывающему предприятию, реализован через сделку с активом либо продолжен совместно с инвестором.

Несмотря на широкое распространение термина «юниорная компания» в научной литературе (в частности, в трудах Ю. А. Бобылова и С. С. Макиева[1]) и профессиональной среде, российское законодательство не устанавливает отдельного правового статуса для

[1] Бобылов Ю.А., Макиев С.С. Юниорные компании как фактор развития Российской геологоразведки // Вестник ТГЭУ. 2017. №3 (83).

таких субъектов. Формально деятельность юниорных компаний регулируется Федеральным законом «О недрах». Стоит отметить, что, хотя законодателем не предусмотрен какой-либо специальный правовой режим для юниорных компаний, де-факто закон регулирует характерную для них деятельность.

Полагаем, что сравнительный анализ зарубежных подходов целесообразно проводить не только через вопрос о наличии легального определения юниорной компании, но и через совокупность правовых инструментов, влияющих на её деятельность.

Основу правового регулирования отношений недропользования в Российской Федерации составляет Закон РФ от 21 февраля 1992 г. № 2395–1 «О недрах»[1]. Он устанавливает общие правила предоставления участков недр в пользование, возникновения и осуществления прав недропользователей, а также требования, связанные с рациональным использованием и охраной недр. При этом закон не выделяет юниорные компании в самостоятельную категорию участников геологоразведочной деятельности.

Однако отсутствие специального статуса не означает, что деятельность таких компаний находится вне правового регулирования. Если компания осуществляет геологическое изучение недр, поиски и оценку месторождений либо иные работы, для которых законодательство предусматривает получение соответствующего права пользования участком недр, к ней применяются общие требования законодательства о недрах и связанные с ними разрешительные процедуры. Дополнительно могут применяться нормы экологического, земельного, корпоративного и налогового законодательства, а также требования к раскрытию информации, если компания привлекает инвестиции на финансовом рынке.

Особенностью бизнес-модели юниорной компании является проведение геологоразведочных работ на ранней стадии, оценка перспективы участка и дальнейшая его передача крупным добывающим компаниям или последующая самостоятельная разработка[2]. При этом Закон РФ «О недрах» никак не выделяет данный формат работ, в то время как именно на начальных этапах разработки особенно существенны доступ к участкам недр, предсказуемость сроков и условий разрешительных процедур, вопросы финансирования и доверие инвесторов к публикуемым техническим данным.

В связи с этим полагаем важным не только формальное определение юниорной компании (и наличие его в законодательстве), но и существующие правовые механизмы для субъектов, чья деятельность связана с повышенным геологическим риском и необходимостью привлекать внешнее финансирование. Для этого полагаем необходимым рассмотреть существующие зарубежные модели регулирования.

Канада. Законодательство Канады представляет интерес прежде всего в части регулирования раскрытия информации о минеральных проектах на рынке капитала. Национальный инструмент NI 43–101 — Standards of Disclosure for Mineral Projects — устанавливает стандарты раскрытия информации о минеральных проектах для подпадающих под его действие эмитентов. Устанавливаются требования к публичным заявлениям о результатах геологоразведки, минеральных ресурсах и запасах, а также к подготовке технических отчётов в предусмотренных инструментом случаях[3]. В частности:

[1] Закон РФ от 21.02.1992 № 2395–1 (ред. от 08.03.2026) «О недрах» (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.07.2026) // Собрание законодательства РФ, 06.03.1995, № 10, ст. 823

[2] Юниоры: что это за компании, чем они занимаются и почему привлекают инвесторов. – URL: https://gazprombank.investments/blog/economics/yuniory-chto-eto-za-kompanii-chem-oni-zanimayutsya-i-pochemu-privlekayut-investorov/?ysclid=mutwfmi3nu217430722 (дата обращения 04.10.2026)

[3] Canadian Securities Administrators. National Instrument 43-101: Standards of Disclosure for Mineral Projects. Consolidated version, as amended June 9, 2023. URL: https://www.asc.ca/securities-law-and-policy/regulatory-instruments/43-101 (дата обращения: 04.10.2026).

- запрещается публиковать «ресурсы» без указания категории или смешивать их с «запасами»[1];
- термин «руда» допустим только применительно к «запасам»;
- запрещается публиковать оценки, основанные не на фактических данных;
- любой отчёт или заявление должно быть подготовлено или одобрено независимым квалифицированным специалистом — профессиональным геологом или инженером с опытом в соответствующем типе месторождений. Он должен состоять в признанной профессиональной ассоциации и нести личную ответственность за достоверность данных.

Учитывая зависимость юниорных компаний от привлечения инвестиций и публичного представления перспектив проекта, такой режим имеет существенное значение. Он направлен на повышение сопоставимости информации и снижение риска для инвесторов. При этом NI 43–101 не следует понимать как специальный закон о юниорных компаниях: это инструмент регулирования раскрытия информации о минеральных проектах, применимость которого определяется соответствующими правилами рынка ценных бумаг.

Канадский опыт показывает, что устойчивость модели финансирования геологоразведки зависит не только от предоставления прав на работы, но и от качества информации, на основании которой оценивается геологический и экономический потенциал проекта.

Австралия. В Австралии значимую роль играет Кодекс JORC — Australasian Code for Reporting of Exploration Results, Mineral Resources and Ore Reserves. Он устанавливает минимальные стандарты и рекомендации по публичной отчётности о результатах геологоразведки, минеральных ресурсах и запасах. Кодекс включён в правила листинга[2] Австралийской фондовой биржи и применяется при публичном раскрытии соответствующих сведений компаниями, подпадающими под эти требования[3].

Ключевым элементом подхода является участие компетентного специалиста и использование единых принципов классификации и представления геологических данных. Для небольших исследовательских компаний это особенно важно: оценка проекта потенциальными инвесторами и партнёрами зависит от качества и проверяемости опубликованных сведений. При этом Кодекс JORC не заменяет разрешительный режим недропользования, экологические требования или корпоративное законодательство, а дополняет их в части профессиональной отчётности.

Австралийская модель характеризуется разграниченным правовым регулированием: государственные нормы определяют условия осуществления деятельности, а специальные стандарты и биржевые правила обеспечивают качество размещаемой публичной информации о геологических проектах.

ЮАР. Правовой режим Южно-Африканской Республики ориентирован на проверку способности заявителя реально и надлежащим образом осуществлять заявленные работы. Для юниорных предприятий подобные условия могут одновременно выступать гарантией ответственного недропользования и барьером входа на рынок, если компания испытывает ограничения в финансировании или доступе к техническим специалистам.

Отдельного внимания заслуживают меры государственной поддержки геологоразведки. В 2024 г. органы ЮАР объявили о создании Фонда для поддержки геологоразведочных компаний-юниоров, ориентированного на расширение доступа

[1] Ресурсы — это прогноз: предположение о наличии полезного ископаемого на участке (на основе карт, данных, но без подтверждения бурением). Запасы - подтверждённое наличие: после геологоразведочных работ гипотеза находит подтверждение (например, скважина показала приток).

[2] Набор требований, которые биржа устанавливает, чтобы решить, можно ли допустить ценные бумаги к торгам, и если да, то в какой сегмент списка (котировальный или некотировальный) их включить.

[3] Australasian Joint Ore Reserves Committee (JORC). The JORC Code: Australasian Code for Reporting of Exploration Results, Mineral Resources and Ore Reserves. URL: https://www.jorc.org/ (дата обращения: 04.10.2026).

подходящих юниорных предприятий к финансированию поисковых работ[1]. Цель фонда - облегчить финансирование начинающих горнодобывающих компаний ЮАР, позволяя им проводить геологоразведочные работы и получать доступ к месторождениям, что показывает, необходимость поддержки юниорных компаний не только через освобождение их от базовых обязанностей, но и при помощи целевой финансовой помощи. Важность финансовой поддержки переоценить сложно: основной риск деятельности юниорных компаний состоит в том, что, если выбранный участок недр окажется не перспективным, вложенные денежные средства на его разведку могут оказаться потрачены напрасно. Одним из механизмов нивелирования данного риска специалисты называют поэтапное проведение работ с поэтапным финансированием и распределением риска инвесторов[2].

Рассмотренные юрисдикции различаются по правовой системе и устройству рынка минеральных ресурсов, поэтому прямое заимствование отдельных норм без учёта российских условий было бы необоснованным. Вместе с тем ряд элементов может представлять интерес.

1. Наличие отдельного легального определения юниорной компании не является единственным и обязательным условием формирования благоприятной среды для геологоразведки. Канада и Австралия демонстрируют значение стандартов раскрытия технической информации и механизмов защиты инвесторов, тогда как пример ЮАР позволяет обратить внимание на условия предоставления прав на разведку и целевое финансирование ранних стадий проекта.

2. Для юниорной компании принципиальна правовая предсказуемость на протяжении всего раннего этапа проекта: от получения права на проведение работ до подтверждения результатов и последующей передачи проекта партнеру. При этом регулирование должно учитывать публичные интересы — рациональное использование недр, охрану окружающей среды, безопасность работ и достоверность информации для инвесторов.

3. Возможное развитие российского регулирования может включать несколько направлений, требующих отдельной оценки с учётом действующего законодательства и практики его применения:

- введение определения понятия «юниорная компания» и закрепление специального статуса в Закон РФ «О недрах»;
- повышение прозрачности процедур предоставления прав на геологическое изучение недр;
- разработка требований к раскрытию и подтверждению технической информации при привлечении инвестиций;
- анализ целесообразности специализированных финансовых инструментов поддержки ранней геологоразведочной деятельности.

Каждое из этих направлений предполагает самостоятельную оценку правовых, экономических и экологических последствий.

При этом введение специального статуса юниорной компании само по себе не решает проблемы финансирования и геологического риска. Более продуктивным может оказаться комплексный подход, при котором критерии доступа к работам, требования к отчётности и возможные меры поддержки согласованы между собой и не снижают стандартов охраны недр и окружающей среды.

---

[1] ЮАР создаст фонд для поддержки геологоразведочных компаний-юниоров. – URL: https://rough-polished.expert/ru/news/135415.html (дата обращения 01.10.2026).

[2] Юниоры: что это за компании, чем они занимаются и почему привлекают инвесторов. – URL: https://gazprombank.investments/blog/economics/yuniory-chto-eto-za-kompanii-chem-oni-zanimayutsya-i-pochemu-privlekayut-investorov/?ysclid=mutwfmi3nu217430722 (04.10.2026)

Компании-юниоры выполняют самую рисковую и трудоемкую часть работы: от поиска месторождений и оценки их ресурсов до подсчета объемов полезных ископаемых. Только после оценки ресурсов и разведки запасов месторождения оно становится товаром для добывающих компаний. Российское законодательство не выделяет их в самостоятельную категорию участников отношений недропользования, однако регулирует соответствующую деятельность посредством общих норм о недрах и смежных отраслей законодательства.

Зарубежный опыт показывает, что правовые условия развития юниорного сегмента складываются из нескольких взаимосвязанных элементов. В Канаде особое внимание уделяется стандартам раскрытия информации о минеральных проектах, в Австралии — профессиональным стандартам публичной отчётности, в ЮАР — условиям предоставления прав на поисковые работы и целевой финансовой поддержке. При этом ни один из данных механизмов не является универсальным режимом для всех юниорных компаний.

Юниорные геологоразведочные компании наиболее эффективно решают фундаментальную проблему: соединяют высокий геологический риск с рыночным капиталом. 75% значимых открытий за 2000–2023 гг. сделаны юниорами или компаниями с капитализацией менее $500 млн. При этом сохраняется высокий риск ранней разведки: только 1 из 500–1000 проектов доходит до стадии производства, горизонт окупаемости — 10–20 лет[1].

Полагаем, что участие институтов развития и государственных фондов (ВЭБ.РФ, Российский фонд прямых инвестиций, Корпорацию развития Дальнего Востока и Арктики) также окажет благоприятное влияние на развитие сферы инвестиций в геологоразведку.

Для России перспективным направлением дальнейшего исследования является оценка того, насколько действующие процедуры предоставления прав на геологическое изучение недр, требования к представлению геологической информации и доступные инструменты финансирования отвечают особенностям ранних стадий минеральных проектов. Сравнительно-правовой анализ позволяет обосновать необходимость комплексного подхода, сочетающего инвестиционную предсказуемость, достоверность информации и сохранение публичных гарантий рационального недропользования.

Пристатейный библиографический список:

1. Закон РФ от 21.02.1992 № 2395–1 (ред. от 08.03.2026) «О недрах» (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.07.2026) // Собрание законодательства РФ, 06.03.1995, № 10, ст. 8232.
2. Бобылов Ю.А., Макиев С.С. Юниорные компании как фактор развития Российской геологоразведки // Вестник ТГЭУ. 2017. №3 (83).
3. Canadian Securities Administrators. National Instrument 43-101: Standards of Disclosure for Mineral Projects. Consolidated version, as amended June 9, 2023. URL: https://www.asc.ca/securities-law-and-policy/regulatory-instruments/43-101 (дата обращения: 04.10.2026).
4. Australasian Joint Ore Reserves Committee (JORC). The JORC Code: Australasian Code for Reporting of Exploration Results, Mineral Resources and Ore Reserves. URL: https://www.jorc.org/ (дата обращения: 04.10.2026).
5. ЮАР создаст фонд для поддержки геологоразведочных компаний-юниоров. – URL: https://rough-polished.expert/ru/news/135415.html (дата обращения 01.10.2026).
6. Юниоры: что это за компании, чем они занимаются и почему привлекают инвесторов. – URL: https://gazprombank.investments/blog/economics/yuniory-chto-eto-za-kompanii-chem-oni-zanimayutsya-i-pochemu-privlekayut-investorov/?ysclid=mutwfmi3nu217430722 (04.10.2026).

[1] Юниорные компании в России: регуляторика, барьеры и драйверы развития. – URL: https://kept.ru/news/yuniornye-kompanii-v-rossii-regulyatorika-barery-i-drayvery-razvitiya/?ysclid=mutyh9cjpd260806667 (дата обращения 04.10.2026)

7. Юниорные компании в России: регуляторика, барьеры и драйверы развития. – URL: https://kept.ru/news/yuniornye-kompanii-v-rossii-regulyatorika-barery-i-drayvery-razvitiya/?ysclid=mutyh9cjpd260806667 (дата обращения 04.10.2026).



«10 лет в строю»

РАЗДЕЛ II. МОРСКОЕ ПРАВО

Для цитирования: ***Беляков В.Г.*** К вопросу об актуализации легитимизации действий по ограничению и контролю торгового мореплавания в современных условиях / ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова // Океанский менеджмент. - 2026. - № 3(37). - С. 13-18.

Беляков В.Г.
Belyakov V.G.
К.ю.н., доцент.
Доцент кафедры международного и морского права
ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова

К ВОПРОСУ ОБ АКТУАЛИЗАЦИИ ЛЕГИТИМИЗАЦИИ ДЕЙСТВИЙ ПО ОГРАНИЧЕНИЮ И КОНТРОЛЮ ТОРГОВОГО МОРЕПЛАВАНИЯ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

Аннотация. На основе проведенного анализа легитимации действий по ограничению торгового мореплавания государствами «коллективного Запада» в условиях геополитической напряженности и односторонних рестрикций, представляющих угрозу свободе судоходства, автор приходит к выводу, что подобные действия, включая неправомерные досмотры судов так называемого «теневого флота», представляют собой недопустимое размывание базовых постулатов морского законодательства. По мнению автора, такие изменения должны осуществляться исключительно посредством положений универсальных международных договоров, исключая возможность обращения к национальным актам или расширительному толкованию резолюционных положений СБ ООН.
Ключевые слова: судно, торговое мореплавание, принципы права, свобода открытого моря, призовое право, государство флага, правовая форма.

ON THE ISSUE OF UPDATING THE LEGITIMIZATION OF ACTIONS TO RESTRICT AND CONTROL COMMERCIAL NAVIGATION IN MODERN CONDITIONS

Abstract. Based on the analysis of the legitimization of actions to restrict commercial navigation by the states of the «collective West» in the context of geopolitical tensions and unilateral restrictions that pose a threat to freedom of navigation, the author concludes that such actions, including unlawful inspections of vessels belonging to the so‑called “shadow fleet”, represent an unacceptable erosion of the basic tenets of maritime law. According to the author, such changes should be implemented exclusively through the provisions of universal international treaties, excluding the possibility of resorting to national acts or an expansive interpretation of the resolution provisions of the UN Security Council.
Keywords: vessel, commercial navigation, principles of law, freedom of the high seas, prize law, flag state, legal form.

Представляя собой результат длительного исторического развития, диалектика международных правоотношений в Мировом океане формировалась на основе добросовестного выполнения обязательств, а достигнутые договоренности трансформировались в основополагающие правила, положенные в основу международного правопорядка.

Учитывая стратегическое значение Мирового океана для государств в долгосрочной перспективе, необходимость гарантированного обеспечения и защиты национального морского судоходства получила своё доктринальное закрепление в рамках реализации задач национальной морской политики, которая будет неуклонно возрастать в условиях усиления межгосударственных противоречий, и, составляя, в свою очередь, самостоятельное направление деятельности ведущих морских держав, занимает особое место в ряду стратегических государственных приоритетов.

Исторически, по мнению Альфреда Т. Мэхэна, [1] использование моря и контроль над ним выступали главным фактором определения силы и влияния государства в мире, являясь необходимым и обязательным элементом экономического могущества страны.

[1] Mahan A.T. The Influence of Sea Power upon History. 1660–1783. Boston, 1890. 644 p

Учитывая стремление государств к доминированию в достижении целей национальной морской политики в области морских перевозок, выступающих, в свою очередь, не просто экономическим инструментом, но и важным элементом обеспечения национальной безопасности, можно сделать вывод, что это несомненно приводит к конфликту интересов, определяющему в последующем неизбежность противоборства за контроль над стратегически важными морскими коммуникациями.

Такое противоборство в достижении целей национальной морской политики в области морских перевозок прежде всего определяется необходимостью разрешения двух взаимодополняющих задач. Первая задача состоит в обеспечении гарантированного доступа к глобальным (международным) морским транспортным коммуникациям. Вторая — в обеспечении стабильного функционирования жизненно важных национальных морских транспортных коммуникаций.

Вместе с тем продолжающаяся геополитическая напряженность и односторонние рестрикции западных государств ставят под угрозу свободу судоходства в условиях гибридной войны, подрывая стабильность международных торговых маршрутов. Морская индустрия сталкивается с беспрецедентными вызовами: от незаконного задержания судов на нелегитимных основаниях до пиратства и терроризма, возведенного на государственный уровень.

В таких условиях, пока национальные исследователи осуществляют поиск инновационных правовых решений с целью защиты российских морских интересов в рамках общепризнанной существующей доктрины международного морского правопорядка, усилия «коллективного Запада» направлены на актуализацию существующих и поиск новых правовых форм, легитимизирующих действия по ограничению и контролю торгового мореплавания в условиях режима мирного и военного времени.

Принимая во внимание, что США не являются стороной Парижской декларации 1856 г., отменяющей каперство (частную морскую военную деятельность, осуществляемую на основании официального разрешения правительства) как легитимный способ ведения войны на море, а в соответствии с разделом 8 статьи I Конституции Соединённых Штатов Конгресс имеет право выдавать каперские свидетельства, в феврале 2022 г. членом Палаты представителей США от Республиканской партии Лэнсом Гуденом был внесён законопроект, предусматривающий предоставление президенту Соединённых Штатов права выдавать каперские свидетельства и ордера на арест с целью «конфискации за пределами географических границ Соединённых Штатов и их территорий любой яхты, самолёта или другого имущества любого гражданина России, включённого в список граждан особых категорий и заблокированных лиц, который ведётся Управлением по контролю за иностранными активами Министерства финансов».[1]

Тем не менее, отменив каперство, Парижская декларация о морской войне 1856 г. сохранила за военными кораблями право захвата торговых судов противника, осуществляемого в правовой форме «крейсерство» («рейдерство»). Правомерность таких действий в отношении торговых судов («призов») традиционно рассматривалась специализированными национальными судебными органами – призовыми судами.

По мнению иностранных исследователей, несмотря на опасения по поводу содержания современного призового права, нуждающегося в существенном пересмотре в свете сложившихся обстоятельств, призовые суды не утратили свою актуальность и играют важную роль в реагировании на несовершенство или несоответствие законодательства.[2]

---

[1] H.R.6869 - Text: H.R.6869 — 117th Congress (2021-2022) All Information (Except Text). To authorize the President of the United States to issue letters of marque and reprisal for the purpose of seizing the assets of certain Russian citizens, and for other purposes. // URL: https://www.congress.gov/bill/117th-congress/house-bill/6869/text?r=1&s=1 (дата обращения: 22.08.2026).

[2] Haines, Steven. "Prize Courts: Their Continuing Relevance." LexisNexis EBooks, LexisNexis, 2019. 17 p. URL: https://www.academia.edu/115621252/Prize_courts_their_continuing_relevance (дата обращения: 21.08.2026)

Так, в 2014 году Израиль впервые в своей истории созвал призовой суд в связи с блокадой сектора Газа. Обращение к призовому праву имело место в судебном разбирательстве 2014 года, инициированном правительством Израиля против финского судна «Estelle», перехваченного военно-морскими силами Израиля при попытке прорвать блокаду Газы в конце 2012 года. Отмечая, что Израиль никогда ранее не прибегал к нормам призового права, в основу национального призового судопроизводства суд положил источники британского законодательства (Закон о британских военно-морских призах 1864 года и Закон о британских призах 1939 года). Важно отметить, что суд исходил из того, что призовое право применяется в ситуациях вооруженного конфликта, даже при отсутствии объявления войны, что соответствует общей тенденции в современном международном гуманитарном праве. Еще один интересный момент в решении касается понятия «выход из употребления» и международного обычного права. Владельцы Estelle утверждали: тот факт, что государство никогда не использовало свои призовые полномочия, означает, что они вышли из употребления. Суд ответил, что призовые полномочия по-прежнему существуют в обычном праве, хотя за последние 70 лет призовые разбирательства практически исчезли из государственной практики. Этот вывод был сделан судом главным образом на основе положений Руководства Сан-Ремо по международному праву, применимому к вооруженным конфликтам на море 1994 года. В заключение суд постановил, что призовое право по-прежнему является неотъемлемой частью международного обычного права, но при применении к конкретным обстоятельствам его следует толковать «в свете перемен, происходящих в мире, и с учетом современных правовых представлений». В связи с этим суд призвал государство принять обновленное призовое законодательство, отражающее эти изменения.[1]

Минюст США также готовится возродить давно бездействующий морской призовой суд. США рассматривают возможность возрождения этого механизма прежде всего для захвата иранских нефтяных танкеров и их грузов. Специальные суды смогут в ускоренном порядке признавать конфискованные суда и нефть собственностью США, после чего активы предполагается продавать, а полученные средства — направлять на покрытие военных расходов. По заявлению профессора Юджина Конторовича: «Это помогает компенсировать стоимость войны и показывает Ирану, что США действительно относятся к этому как к серьезной международной блокаде и готовы использовать все доступные инструменты». Следует отметить, что после испано-американской войны 1898 года США практически перестали использовать этот механизм, а после Второй мировой войны он полностью бездействовал. [2]

Вместе с тем в XXI веке характер международного судоходства значительно изменился. Наряду со значительным увеличением объема мировой торговли, осуществляемой морским транспортом со времен Второй мировой войны, особое значение имело внедрение в середине 1950-х контейнеров как средства морской перевозки грузов. Сегодня крупнейшие контейнеровозы способны перевозить более 20 000 контейнеров, грузовладельцами которых могут выступать десятки и сотни физических и юридических лиц, что в значительной степени представляет собой проблему с точки зрения оперативного разрешения призовых споров. В то же время, по нашему мнению, в отношении сухогрузов и нефтеналивных судов такая проблема стоять не будет.

Иным основанием изъятия из принципа исключительной юрисдикции государства флага в мирное время могут являться положения резолюций Совета Безопасности ООН,

---

[1] Eliav Lieblich. Guest Post: Update on Israel/Palestine and the Revival of International Prize Law. URL: http://opiniojuris.org/2014/09/14/guest-post-update-israelpalestine-revival-international-prize-law/.(дата обращения: 21.08.2026)

[2] См.: США решили возродить суды XVIII века ради захвата нефти Ирана. https://www.rbc.ru/politics/26/08/2026/6a8f3ae68f72b04622fdb255 (дата обращения: 21.08.2026);
Эксперт предупредил о хаосе в мировом судоходстве из-за инициативы США. URL: https://iz.ru/2156788/2026-08-28/ekspert-predupredil-o-khaose-v-mirovom-sudokhodstve-iz-za-initciativy-ssha (дата обращения: 21.08.2026).

принимаемые с целью осуществления своих решений по пресечению любого нарушения мира или акта агрессии, согласно ст. 41 Устава ООН, включающих в т. ч. и действия по контролю морских сообщений. В части, касающейся применения принудительных мер невоенного характера (санкционных действий), направленных на перерыв морских сообщений, с обязанностью их исполнения государствами-участниками в соответствии со ст. 25 Устава ООН, СБ ООН предусматривает возможность совершения действий, направленных на производство досмотров подозрительных судов в открытом море с целью установления наличия «запрещенных предметов», как правило, с согласия государства флага.

Однако, злоупотребляя предоставленным правом с целью противодействия морским перевозкам нефти и иных грузов в интересах Российской Федерации, Евросоюз использует осуществляемую у берегов Ливии военно-морскую операцию «Ирини», запущенную Советом ЕС 31 марта 2020 года для стабилизации ситуации в Ливии.

Основной задачей IRINI (в переводе с греческого — «мир») было обеспечение соблюдения эмбарго ООН на поставки оружия с использованием воздушных, спутниковых и морских средств. В частности, миссия могла проводить досмотр судов в открытом море у побережья Ливии, которые, предположительно, перевозят оружие или связанные с ним материалы в Ливию или из Ливии в соответствии с п. 3 резолюции 2292 (2016) Совета Безопасности ООН: «…при условии… добросовестно заручаться предварительным согласием государства флага этого судна на проведение любых досмотров в соответствии с настоящим пунктом…». Этот мандат истек ещё в мае 2026 года в соответствии с резолюцией 2804 (2025) СБ ООН.

Однако, ссылаясь на «скорректированный» мандат данной операции с целью реализации нелегитимных рестрикций и прикрываясь уже существующим правом, предусматривающим ответственность за злоупотребления и экономические убытки, в соответствии с разрешением, выданным ЕС в марте 2026 года «для осуществления права на посещение с целью проверки флага в соответствии со статьей 110 Конвенции ООН по морскому праву»,[1] европейские силы осуществляют неправомерные досмотры иностранных судов так называемого «теневого флота». В качестве примера следует привести досмотр 2 августа 2026 г. в Средиземном море судна «Toa Payoh» под флагом Камеруна итальянскими военными.

Таким образом, в соответствии с заявлением МИД России,[2] операция «Ирини» фактически используется Евросоюзом для запугивания коммерческих перевозчиков и воспрепятствования свободе судоходства. «Проверка флага», теоретически допускаемая морским правом, в данном случае является безосновательным расширением понятия «разумные основания подозревать» по ст.110 Конвенции ООН 1982 г. и реализацией односторонних принудительных мер в отношении судов так называемого «теневого флота», определяемого ИМО в резолюции A.1192(33) [3] как суда участвующие в операциях по обходу санкционных режимов (устанавливаемых СБ ООН).

Полагаем, что такое противоречивое расширительное толкование резолюционной дефиниции ИМО в совокупности с нелегитимной рестрикционной деятельностью отдельных государств в области торгового мореплавания, осуществляемой на основании решений, принимаемых национальными органами, представляется недопустимым и

[1] Operation EUNAVFOR MED IRINI. URL: https://www.operationirini.eu/about-us/

[2] Заявление МИД России в связи с неправомерными действиями Евросоюза в отношении иностранных судов. 1263-12-08-2026. URL: https://www.mid.ru/ru/press_service/official_statement/2132721/ (дата обращения: 21.08.2026)

[3] RESOLUTION A.1192(33) Adopted on 6 December 2023 (Agenda item 13) Urging Member States and All Relevant Stakeholders to Promote Actions to Prevent Illegal Operations in The Maritime Sector By The «Dark Fleet» Or «Shadow Fleet» // URL: https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.1192(33).pdf (дата обращения: 21.08.2026)

размывающим базовые постулаты морского законодательства, создавая условия для последующей военной эскалации и негативного развития событий.

Учитывая, что регулярные перехваты судов, которые Запад подозревает в связях с российской нефтяной логистикой, становятся системой — в частности, пять грузовых судов с российскими моряками в экипаже захватили шведские власти с декабря 2025 года, США в январе 2026 г. захватили нефтяной танкер «Marinera», поднявший российский флаг, а в начале июля по команде Парижа в Атлантике задержали танкер «Tagor» с арктической нефтью из России под флагом Мадагаскара, [1] — полагаем, что «коллективный Запад» находится в поиске легитимации действий по нарушению морских перевозок суверенного государства в условиях гибридного военного конфликта посредством расширения правовых форм таких действий, унифицируя содержание существующих («крейсерство» и «санкционная изоляция») [2] в условиях мирного и военного времени.

Кроме того, по нашему мнению, следует обратиться к положениям Резолюции Генеральной Ассамблеи ООН «Определение агрессии» от 14 декабря 1974 г., в соответствии с которыми указанные действия могут быть квалифицированы как агрессия — «наиболее серьёзная и опасная форма незаконного применения силы в международных отношениях, влекущая за собой международную ответственность». [3] Так, согласно п. d) ст. 3 указанной Резолюции, под понятие агрессии подпадают действия, к которым относятся «нападения вооруженными силами государства на… морские и воздушные флоты другого государства». Однако международному законодателю, учитывая множественность критериев, следует определить их количественный показатель, позволяющий свидетельствовать о совершении такого действия.

Пристатейный библиографический список:

1. Беляков В. Г. Эволюция действий по ограничению и контролю торгового мореплавания // Океанский менеджмент. 2024. №4 (28). С.12-16.
2. Mahan A.T. The Influence of Sea Power upon History. 1660–1783. Boston, 1890. 644 p
3. Haines, Steven. «Prize Courts: Their Continuing Relevance». LexisNexis EBooks, LexisNexis, 2019. 17 p.

Для цитирования: ***Гревцов О.В.*** Понятие и структура противоправной деятельности на море / кафедра Международного и морского права ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова // Океанский менеджмент. - 2026. - № 3(37). - С. 18-21.

Гревцов О.В.
Grevcov O.V.
К.ю.н., доцент.
Доцент кафедры международного и морского права
ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова

ПОНЯТИЕ И СТРУКТУРА ПРОТИВОПРАВНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА МОРЕ

Аннотация: в статье сформулировано авторское определение понятия «противоправная деятельность на море», раскрыта структура указанной деятельности.

[1] Веткина. А. Беззаконие на море: почему Швеция задержала российские корабли. Москва 24. URL: https://www.m24.ru/articles/18082026/931891

[2] Беляков В. Г. Эволюция действий по ограничению и контролю торгового мореплавания // Океанский менеджмент. 2024. №4 (28). С.12-16.

[3] п.2 ст.5 Резолюции Генеральной Ассамблеи ООН от 14 декабря 1974 г. "Определение агрессии". Сборник «Действующее международное право». М. 2002. — Т.2. С.199- 202.

Ключевые слова: морское право, морское предпринимательство, противоправная деятельность, преступность на море.

THE CONCEPT AND STRUCTURE OF ILLEGAL ACTIVITY AT SEA

Abstract: The article formulates the author's definition of the concept of "illegal activity at sea" and reveals the structure of this activity.
Keywords: maritime law, maritime business, unlawful activity, maritime crime.

Основой любой методологии является категориально-понятийный аппарат, определение приоритетов важнейших для данного исследования категорий и понятий, их образующих признаков. Категории и понятия любой науки являются необходимыми формами научного мышления, ступенями и основой дальнейшего развития достигнутого знания[1]. В специальной литературе нет единства точек зрения на определение понятия «противоправная деятельность на море» и критериев классификации такой деятельности.

Как целенаправленное активное поведение *деятельность* представляет собой волевые социально осмысленные динамичные действия социальных общностей или их представителей с целью удовлетворения ими своих интересов и потребностей[2].

Противоправная деятельность всегда выступает как социальный и юридический антипод правомерного поведения. Правомерное поведение – общественно необходимое, желательное и допустимое с точки зрения интересов личности, общества и государства поведение субъектов права, соответствующее нормам права, гарантируемое и охраняемое государством[3].

Противоправная деятельность – это волевое социально осмысленное поведение лица (лиц, социальных общностей), нарушающее правовые предписания и влекущее за собой юридическую ответственность.

Противоправная деятельность на море может быть связана не только с совершением правонарушений в сфере морепользования, но и с посягательствами на жизнь, здоровье, собственность, общественный порядок и общественную безопасность, окружающую среду и иные охраняемые законом объекты, осуществляемыми на морских пространствах.

Морепользование – это деятельность государств, физических и юридических лиц по разведке, разработке и эксплуатации морских ресурсов, военное и иное мореплавание, осуществляемое в коммерческих и некоммерческих целях, проведение научных исследований, строительство искусственных сооружений, осуществление туризма, археологии, а также иная деятельность, направленная на достижение иных целей, связанных с морскими пространствами и морским дном[4].

В зависимости от степени общественной опасности противоправная деятельность на море включает в себя:

1) преступную (криминальную) деятельность на морских пространствах, морском дне и морском побережье (т.е. совершение преступлений);
2) противоправную деятельность на море, не носящую криминального характера (т.е. совершение иных правонарушений): примером могут служить отдельные составы правонарушений, предусмотренные главами 8 «Административные правонарушения в области охраны окружающей среды и природопользования», 11 «Административные правонарушения на транспорте» КоАП РФ.

---

[1] Ленин В.И. Конспект книги Гегеля «Наука логики» // Полн. собр. соч. Т. 29. - М., 1973. С. 82-85.

[2] Карпунин В.А. Деятельность как способ существования человека // Философия: Учебник для юридических вузов / Под ред. И.И. Кального, В.А. Карпунина, В.П. Сальникова. – СПб.: Санкт-Петербургский юридический институт МВД России, 1996. С. 473-489; Философский энциклопедический словарь / Редкол.: С.С. Аверинцев, Э.А. Араб-Оглы, Л.Ф. Ильичев и др. - 2-е изд. – М.: Советская энциклопедия, 1989. С. 160.

[3] Бабаев В.К., Баранов В.М., Толстик В.А. Теория права и государства в схемах и определениях: Учебное пособие. М.: Юристъ, 1998. С. 172.

[4] Скаридов А.С. Морское право: учебник для бакалавриата и магистратуры. В 2 томах. - Том 1. - 3-е изд., перераб. и доп. – М.: Издательство Юрайт, 2017. С.39.

Противоправную деятельность на море можно классифицировать и по другим основаниям.

1. В зависимости от того, в какой правовой системе (семье) они совершаются, можно выделять правонарушения, существующие в российской и иных национальных правовых системах, романо-германской и англосаксонской семьях.
2. По сфере жизнедеятельности общества нужно выделять публичные и частные правонарушения. По данному же критерию возможны наиболее дробные их деления, например, на противоправную деятельность в экономической, природоохранной областях, в сфере управления.
3. В зависимости от нарушаемых юридических предписаний (вида противоправности) следует различать нарушения юридических предписаний, выраженных в российских, зарубежных и международных правовых актах.
4. По субъектам их можно подразделить на правонарушения, совершенные гражданами, организациями, должностными лицами.
5. По объектам они классифицируются на правонарушения против личности (жизни и здоровья, свободы, чести и достоинства), против собственности, общественной безопасности и общественного порядка, природной среды и др.
6. В зависимости от формы поведения делинквента различают правонарушения, совершенные действием или бездействием.
7. По месту совершения противоправной деятельности следует выделять противоправные деяния, совершенные на морской территории России или других стран, в зонах экологического бедствия, на особо охраняемых природных территориях.

Возможны и другие критерии классификации рассматриваемой противоправной деятельности[1].

Преступная деятельность на море включает пиратство и вооруженный разбой против судов, торговлю людьми, незаконный ввоз мигрантов и незаконный оборот наркотических средств и стрелкового оружия. Этот перечень не является исчерпывающим, так как преступление на море, как правило, — лишь следствие более общей проблемы «наземной» преступности, формы и способы деятельности которой постоянно видоизменяются.

Преступная деятельность также может состоять в терроризме и в нарушении международных норм, касающихся охраны окружающей среды, например в незаконном сбросе отходов в море или загрязняющих веществ с судов либо в нарушении правил эксплуатации живых морских ресурсов, в частности в незаконном рыболовстве.

Преступления, совершаемые на море, должны рассматриваться как часть более общей проблемы международной организованной преступности, эффективная борьба с которой возможна на основе глобального и регионального сотрудничества государств, а также за счет совершенствования и унификации национальных законов[2].

Кроме КМП-82 на предотвращение деятельности транснациональной организованной преступности и борьбу с ней нацелен ряд международно-правовых документов, например Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, 1988 г., в англоязычной литературе часто называемая The SUA Convention (Suppression of Unlawful Acts Against Safety of Maritime Navigation Convention); Конвенция ООН против транснациональной организованной преступности и три дополняющих ее протокола: Протокол против незаконного ввоза мигрантов по суше, морю и воздуху 2000 г.; Протокол о предупреждении и пресечении торговли людьми,

[1] См., напр.: Мубинов Н. Р. Международно-правовые проблемы предупреждения и расследования промысловых аварий и инцидентов на море: дисс. … к.ю.н. М., 2001. https://www.dissercat.com/

[2] Бразовская Я.Е. Международно-правовое обеспечение борьбы с незаконными актами против безопасности мореплавания // Морские вести России. 2014. № 1. https://morvesti.ru/themes/1700/53279/

особенно женщинами и детьми, и наказании за нее 2000 г.; Протокол против незаконного изготовления и оборота огнестрельного оружия, его составных частей и компонентов, а также боеприпасов к нему 2001 г.

В КМП-82 к противоправным действиям в открытом море относятся:

1) перевозка рабов (ст. 99);
2) пиратство (ст. 100, 101, 107);
3) незаконная торговля наркотиками или психотропными веществами (ст. 108);
4) несанкционированное вещание из открытого моря (ст. 109);
5) разрыв или повреждение подводного кабеля или трубопровода (ст. 113—115)[1].

В современный период наиболее распространенными *видами противоправной деятельности на море* являются:

- морской терроризм;
- пиратство (морской разбой);
- несанкционированное вещание из открытого моря;
- незаконная перевозка иммигрантов;
- торговля людьми;
- разрыв или повреждение подводного кабеля или трубопровода;
- неправомерная эксплуатация морских судов и искусственных инсталляций;
- перевозка психотропных и иных запрещенных средств, оружия;
- незаконное пересечение государственной морской границы;
- нарушения законодательства прибрежного государства по правилам использования континентального шельфа и исключительной экономической зоны;
- нарушение экологических норм в открытом море и нарушения природоохранного законодательства Российской Федерации;
- нарушения правил рыболовства, противоправная деятельность, связанная с незаконным промыслом морских биологических ресурсов; сокрытие объемов уловов и поставки российской морепродукции в иностранные порты;
- нарушение правил захода\выхода и нахождения (погрузка\выгрузка) в порту.

Таким образом, противоправная деятельность на море – это осознанное, волевое, нарушающее нормы права и влекущее за собой юридическую ответственность поведение лиц на морских пространствах, морском дне и побережье. Это нарушение юридических предписаний не только в области морепользования, но и в любых других сферах правоотношений (охрана жизни, здоровья, собственности, общественного порядка и общественной безопасности, окружающей среды и т.п.), реализуемых на морских пространствах.

[1] Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS) (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982) (с изм. от 23.07.1994). https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_121270/

Для цитирования: ***Мордвинова Т.Б.*** Географический фактор в международно-правовом разграничении арктического шельфа / ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова // Океанский менеджмент. - 2026. - № 3(37). - С. 22-30.

Мордвинова Т.Б.
Mordvinova T.B.
Старший преподаватель
Кафедры международного и морского права
ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова

ГЕОГРАФИЧЕСКИЙ ФАКТОР В МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОМ РАЗГРАНИЧЕНИИ АРКТИЧЕСКОГО ШЕЛЬФА

Аннотация. Статья посвящена роли географического фактора в международно-правовом определении внешней границы и разграничении континентального шельфа в Арктике. Цель исследования — показать, как география побережий и рельеф морского дна влияют на правовой титул прибрежного государства и на делимитацию его шельфа с соседними государствами, и оценить перспективы урегулирования пересекающихся претензий в центральной части Северного Ледовитого океана. Использованы формально-юридический, сравнительно-правовой и историко-правовой методы, анализ практики Международного Суда ООН, Международного трибунала по морскому праву и Комиссии по границам континентального шельфа. Показано, что географический фактор действует в праве шельфа в двух различных качествах: как основание правового титула (естественное продолжение сухопутной территории, критерии ст. 76 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.) и как совокупность соответствующих обстоятельств при разграничении (длина и конфигурация побережий, наличие островов). Арктическая практика — Договор между Россией и Норвегией 2010 г., Соглашение между СССР и США 1990 г., датско-норвежские и датско-канадские соглашения — подтверждает доминирование метода равного отстояния с коррекцией на географические обстоятельства. Для центральной части Северного Ледовитого океана, где представления России, Дании и Канады пересекаются на хребте Ломоносова, сделан вывод о том, что научная квалификация подводных возвышенностей не предрешает делимитацию, а наиболее вероятной основой будущих соглашений станет сочетание критериев естественного продолжения и пропорциональности длины побережий.
Ключевые слова: континентальный шельф, Арктика, разграничение морских пространств, географический фактор, естественное продолжение, ст. 76 КМП-82, Комиссия по границам континентального шельфа, хребет Ломоносова, равное отстояние, пропорциональность.

THE GEOGRAPHICAL FACTOR IN THE INTERNATIONAL LEGAL DELIMITATION OF THE ARCTIC CONTINENTAL SHELF

Abstract. The article examines the role of the geographical factor in establishing the outer limits and delimiting the continental shelf in the Arctic. The aim is to show how coastal geography and seabed morphology affect the legal title of a coastal State and the delimitation of its shelf with neighbouring States, and to assess the prospects for settling overlapping claims in the central Arctic Ocean. Formal legal, comparative and historical methods are used, together with an analysis of the case law of the International Court of Justice, the International Tribunal for the Law of the Sea and the practice of the Commission on the Limits of the Continental Shelf. The geographical factor is shown to operate in two distinct capacities: as the basis of legal title (natural prolongation and the criteria of Article 76 of the 1982 UN Convention on the Law of the Sea) and as a set of relevant circumstances in delimitation (length and configuration of coasts, presence of islands). Arctic practice — the 2010 Russia–Norway Treaty, the 1990 USSR–USA Agreement and the Danish–Norwegian and Danish–Canadian agreements — confirms the predominance of the equidistance method adjusted for geographical circumstances. For the central Arctic Ocean, where the submissions of Russia, Denmark and Canada overlap on the Lomonosov Ridge, the author concludes that the scientific characterisation of submarine elevations does not predetermine delimitation, and that future agreements are most likely to combine the criteria of natural prolongation and proportionality of coastal lengths.
Keywords: continental shelf, Arctic, maritime delimitation, geographical factor, natural prolongation, Article 76 UNCLOS, Commission on the Limits of the Continental Shelf, Lomonosov Ridge, equidistance, proportionality.

Арктика остается одним из немногих регионов Мирового океана, где внешние границы континентального шельфа прибрежных государств окончательно не установлены, а их разграничение между соседями завершено лишь частично. Пять арктических

прибрежных государств — Россия, Канада, Дания (в отношении Гренландии), Норвегия и США — заявили о правах на шельф за пределами 200 морских миль, причем заявки трех из них в центральной части Северного Ледовитого океана пересекаются. Правовой основой этих притязаний является ст. 76 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (далее — КМП-82) [1], а механизмом их проверки — Комиссия по границам континентального шельфа (далее — Комиссия). В Илулиссатской декларации 2008 г. пять государств подтвердили, что рассматривают право моря как достаточную основу для урегулирования вопросов, включая определение внешних границ шельфа, и не видят необходимости в новом всеобъемлющем режиме для Северного Ледовитого океана [6].

В этих условиях особое значение приобретает географический фактор. Именно география — протяженность и конфигурация побережий, расположение островов, рельеф и геологическое строение морского дна — определяет, где заканчивается шельф каждого государства и как должна проходить линия разграничения между ними. Вместе с тем «география» в праве морских пространств — понятие неоднородное. В одних случаях речь идет о физической связи дна с сушей, на которой основан сам правовой титул прибрежного государства; в других — о соотношении побережий, которое учитывается как «соответствующее обстоятельство» при поиске справедливого решения. Смешение этих двух функций характерно для публицистики и политических заявлений по арктической проблематике и нередко порождает необоснованные ожидания.

Цель статьи — разграничить правовые функции географического фактора, проследить их отражение в международной судебной практике и в договорной практике арктических государств и на этой основе оценить перспективы разграничения шельфа в центральной части Северного Ледовитого океана. Методологическую основу составили формально-юридический, сравнительно-правовой и историко-правовой методы.

Доктрина континентального шельфа с самого начала строилась на географической идее: морское дно, прилегающее к побережью, рассматривалось как продолжение сухопутной территории государства под водой. В решении по делам о континентальном шельфе Северного моря 1969 г. Международный Суд ООН сформулировал принцип, согласно которому права прибрежного государства на шельф существуют ipso facto и ab initio в силу его суверенитета над сушей, поскольку шельф составляет естественное продолжение сухопутной территории в море, а «суша господствует над морем» [10]. Отсюда следуют два вывода, сохраняющие значение до сих пор: права на шельф не зависят от его фактического освоения или провозглашения, а их источником является побережье, а не морское дно само по себе.

КМП-82 сохранила идею естественного продолжения, но соединила ее с критерием расстояния. Согласно п. 1 ст. 76 континентальный шельф прибрежного государства включает морское дно и недра подводных районов, простирающихся за пределы его территориального моря на всем протяжении естественного продолжения его сухопутной территории до внешней границы подводной окраины материка или на расстояние 200 морских миль от исходных линий, когда внешняя граница подводной окраины материка не простирается на такое расстояние [1]. В пределах 200 миль титул, следовательно, основан на расстоянии и не зависит от рельефа и геологии дна. В решении по делу о континентальном шельфе (Ливия/Мальта) 1985 г. Суд прямо указал, что в этих пределах геологические и геоморфологические характеристики дна не имеют значения ни для обоснования титула, ни для разграничения [11]. За пределами 200 миль, напротив, титул существует лишь постольку, поскольку физически существует подводная окраина материка.

Для определения ее внешней границы ст. 76 вводит сложную систему критериев, в которых география выражена количественно. Прибрежное государство вправе провести внешнюю границу либо по линии, соединяющей точки, в которых толщина осадочных пород составляет не менее 1 % кратчайшего расстояния до подножия континентального

склона (так называемая формула Гардинера), либо по линии, отстоящей не более чем на 60 морских миль от подножия склона (формула Хедберга). Подножие склона определяется как точка максимального изменения уклона в его основании. Эти «формулы присоединения» ограничены двумя альтернативными пределами: внешняя граница не может проходить далее 350 морских миль от исходных линий либо далее 100 морских миль от 2500-метровой изобаты (п. 4–5 ст. 76) [1]. Научно-технические руководящие принципы Комиссии 1999 г. детализируют порядок применения этих критериев и выводят на первый план доказательства, основанные на морфологии дна [7; 22].

Для Арктики решающее значение имеет п. 6 ст. 76, который проводит различие между видами подводных возвышенностей. На подводных хребтах внешняя граница шельфа не должна проходить далее 350 морских миль от исходных линий. Однако это ограничение не применяется к подводным возвышенностям, являющимся естественными компонентами материковой окраины, таким как плато, поднятия, шапки, банки и отроги [1]. Последствия квалификации очевидны: если возвышенность признана «естественным компонентом окраины», к ней применяется более щедрый предел (100 миль от 2500-метровой изобаты), позволяющий распространить шельф значительно дальше 350 миль. Сама Конвенция критериев различения «подводных хребтов» и «подводных возвышенностей» не содержит; в комментариях к ней отмечается, что формулировка п. 6 стала результатом компромисса, достигнутого на III Конференции ООН по морскому праву именно с учетом арктических интересов [17; 24; 26].

Таким образом, в праве определения внешней границы шельфа географический фактор приобретает свойство юридического факта: от геоморфологической и геологической квалификации конкретного участка дна зависит существование или отсутствие у государства прав на него. Этим объясняется беспрецедентный масштаб научных исследований, проведенных арктическими государствами для подготовки представлений в Комиссию. Вместе с тем Комиссия — научно-технический, а не судебный орган. Ее рекомендации касаются лишь вопросов, связанных с установлением внешней границы, а границы, установленные государством на их основе, являются окончательными и обязательными (п. 8 ст. 76). При этом положения ст. 76 не затрагивают вопроса о разграничении шельфа между государствами с противолежащими или смежными побережьями (п. 10 ст. 76) [1]. Согласно Правилам процедуры Комиссии, при наличии спора о сухопутной или морской территории она не рассматривает представление без согласия всех государств — участников спора [8].

Разграничение континентального шельфа между государствами с противолежащими или смежными побережьями осуществляется путем соглашения на основе международного права в целях достижения справедливого решения (п. 1 ст. 83 КМП-82) [1]. Норма не указывает метод разграничения, и его содержание сформировано международной судебной практикой. Начиная с решения по делу о Черном море 2009 г. Международный Суд ООН применяет трехэтапный метод: сначала проводится предварительная линия равного отстояния, затем она корректируется с учетом соответствующих обстоятельств, а на заключительном этапе проверяется отсутствие явной несоразмерности между соотношением длин соответствующих побережий и соотношением площадей, отходящих каждой стороне [13]. Этот подход воспринят Международным трибуналом по морскому праву и арбитражами [14].

Географический фактор присутствует на каждом из этапов. Уже выбор базовых точек для линии равного отстояния зависит от конфигурации побережий: точки выбираются на «соответствующих побережьях», проекции которых пересекаются. Среди соответствующих обстоятельств практика с наибольшей последовательностью признает именно географические: значительную разницу в длине побережий, вогнутость или выпуклость береговой линии, эффект «отсечения» (cut-off) морских пространств, наличие и

расположение островов [16; 23; 30]. Еще в решении 1969 г. Суд учел вогнутость побережья ФРГ, при которой применение равного отстояния привело бы к несправедливому результату [10]. В деле о разграничении в районе между Гренландией и Ян-Майеном 1993 г. Суд сместил линию разграничения в пользу Дании, учтя значительное различие в длине побережий Гренландии и Ян-Майена [12]. Напротив, экономические факторы, расположение природных ресурсов и поведение сторон признаются соответствующими обстоятельствами лишь в исключительных случаях [27; 28].

Особый вопрос — значение естественного продолжения при разграничении шельфа за пределами 200 миль. В деле о разграничении между Бангладеш и Мьянмой 2012 г. Международный трибунал по морскому праву указал, что континентальный шельф в пределах и за пределами 200 миль является единым, а понятие естественного продолжения в ст. 76 не следует рассматривать как самостоятельный критерий разграничения: оно раскрывается через понятие внешней границы подводной окраины материка. Трибунал продолжил скорректированную линию равного отстояния за пределы 200 миль [14]. В решении 2023 г. по делу Никарагуа против Колумбии Международный Суд ООН пришел к выводу, что согласно обычному международному праву права государства на шельф за пределами 200 миль не могут распространяться в пределы 200 миль от исходных линий другого государства [15]. Тем самым приоритет расстояния над геоморфологией в пределах 200-мильной зоны был подтвержден и в отношениях с соседним государством.

Для Арктики из этой практики следует важный вывод. Даже если бы геологическая связь хребта с материком одного государства была доказана безупречно, это само по себе не давало бы ему преимущества при разграничении с соседом, чей шельф основан на том же хребте или на расстоянии от собственного побережья. Геоморфология определяет наличие права на шельф, а разграничение пересекающихся прав осуществляется прежде всего с учетом соотношения побережий.

Географический фактор в договорной практике арктических государств. Договорная практика в Арктике в целом подтверждает эти выводы. Исторически исходным пунктом для СССР служила секторальная концепция: постановлением Президиума ЦИК СССР от 15 апреля 1926 г. территорией Союза были объявлены все открытые и могущие быть открытыми земли и острова, расположенные в Северном Ледовитом океане между северным побережьем СССР и Северным полюсом в пределах меридианов, ограничивающих сектор [4]. Секторальные линии имели значение для разграничения сухопутной территории — островов, но не морских пространств; современное международное право не признает сектор основанием прав на шельф [19; 20; 25]. Вместе с тем секторальная граница во многом предопределила восприятие «российской Арктики» и сохраняет политико-символическое значение.

Соглашение между СССР и США о линии разграничения морских пространств 1990 г. проводит границу по меридиану 168°58'37" з. д., использованному в Конвенции об уступке Аляски 1867 г., от Берингова пролива на север до пределов, допускаемых международным правом [3]. Здесь география побережий уступила историческому основанию: линия не является линией равного отстояния и, по оценкам специалистов, отходит от нее в пользу США в Беринговом море. Соглашение применяется на временной основе с 15 июня 1990 г., однако не ратифицировано Россией [18; 21]. Этот пример показывает, что разграничение «по меридиану» в Арктике технически просто, но с точки зрения справедливости результата может оказаться уязвимым.

Договор между Российской Федерацией и Королевством Норвегия о разграничении морских пространств и сотрудничестве в Баренцевом море и Северном Ледовитом океане, подписанный в Мурманске 15 сентября 2010 г. и вступивший в силу 7 июля 2011 г., завершил почти сорокалетний спор о районе площадью около 175 тыс. кв. км [2]. Советская сторона долгое время настаивала на секторальной линии, норвежская — на срединной

линии. Итоговая граница разделила спорный район на две приблизительно равные части. С правовой точки зрения она может рассматриваться как скорректированная линия равного отстояния, при проведении которой учтены значительная разница в длине побережий (материковое побережье России и Новая Земля против побережий архипелага Шпицберген и материковой Норвегии), а также интересы рыболовства. Географическое своеобразие района связано и с вопросом о статусе морских пространств вокруг Шпицбергена, на которые, по позиции России и ряда других государств, распространяется действие Договора о Шпицбергене 1920 г. [29]. Договор 2010 г. этот вопрос не решает, поскольку касается только разграничения.

Соглашения Дании и Норвегии о разграничении между Гренландией и Шпицбергеном 2006 г. и в районе Ян-Майена (с учетом решения Суда 1993 г.) [12; 21], а также соглашения Дании и Канады — о разграничении шельфа 1973 г. и соглашение 2022 г., которое разделило остров Ханс и установило границу в море Линкольна и на шельфе за пределами 200 миль в море Лабрадор, — также основаны на методе равного отстояния с отдельными отклонениями, обусловленными географией островов и узостью проливов. Примечательно, что пограничный спор об острове Ханс, длившийся около полувека, был решен разделом острова по естественной расселине, то есть с опорой на географический ориентир.

Таким образом, во всех случаях арктические государства исходили из географии побережий, а не из геологии дна; естественное продолжение как самостоятельный критерий разграничения не использовалось. Исключением можно считать лишь соглашение 1990 г., в котором решающим оказался исторический, а не географический довод.

Центральная часть Северного Ледовитого океана: пересекающиеся представления. Российская Федерация первой из государств представила в Комиссию материалы о внешней границе шельфа: 20 декабря 2001 г. Россия подала представление, охватывавшее, в частности, районы Северного Ледовитого океана. Рассмотрев его, Комиссия в 2002 г. рекомендовала представить пересмотренное представление в отношении центральной части океана, указав на недостаточность данных. Пересмотренное частичное представление по Северному Ледовитому океану было подано 3 августа 2015 г. и охватывало около 1,2 млн кв. км, включая хребет Ломоносова, поднятие Менделеева — Альфа и котловину Подводников; в 2021 г. Россия представила к нему дополнения, расширившие заявку в сторону Гренландии и Канадского Арктического архипелага. В феврале 2023 г. Комиссия приняла рекомендации по этому представлению, согласившись с тем, что хребет Ломоносова, поднятие Менделеева — Альфа и котловина Подводников являются естественными компонентами материковой окраины России; хребет Гаккеля, имеющий океаническое (спрединговое) происхождение, в качестве такового признан не был [9].

Дания 15 декабря 2014 г. представила в Комиссию материалы в отношении шельфа к северу от Гренландии площадью около 895 тыс. кв. км, распространив его по хребту Ломоносова через Северный полюс до внешней границы исключительной экономической зоны России. Канада 23 мая 2019 г. подала частичное представление по Северному Ледовитому океану, также включающее хребет Ломоносова и Северный полюс, и в 2022 г. дополнила его. США, не являющиеся участником КМП-82, в декабре 2023 г. опубликовали координаты внешней границы своего расширенного шельфа, в том числе в Арктике. Представления России, Дании и Канады в значительной части пересекаются. Каждое из государств в нотах в Комиссию выразило согласие на рассмотрение представлений соседей при условии, что рекомендации не предрешают последующего разграничения, — такой подход был согласован еще в Илулиссатской декларации [6].

С позиции географического фактора ситуация в центральной части Северного Ледовитого океана уникальна: хребет Ломоносова физически соединяет шельф Евразии с

шельфом Северной Америки и Гренландии. Если признать его естественным компонентом материковой окраины всех трех государств — а именно это и утверждают их представления, — то критерий естественного продолжения перестает различать притязания: хребет одновременно является продолжением и российской, и гренландской, и канадской суши. Геология в этом случае не дает ответа на вопрос о том, где должна пройти граница. Как отмечают исследователи, научная квалификация хребта в рамках ст. 76 решает задачу определения внешней границы шельфа всех государств в совокупности, но не задачу его раздела между ними [20; 22].

Отсюда следует, что будущее разграничение будет определяться прежде всего географией побережий. Возможны несколько подходов. Первый — линия равного отстояния от побережий, которая в центральной части океана проходит приблизительно через район Северного полюса и, по имеющимся оценкам, отводит Дании и Канаде значительную часть хребта Ломоносова у американо-гренландской окраины. Второй — коррекция этой линии с учетом протяженности соответствующих побережий: протяженность арктического побережья России многократно превышает протяженность северного побережья Гренландии и канадских островов, обращенных к хребту, и в соответствии с практикой Суда (дела Ян-Майена, Черного моря) значительная диспропорция побережий является основанием для смещения линии [12; 13]. Третий — использование секторальных линий как политического компромисса. Последний подход, хотя и привлекателен своей простотой, не имеет правовой опоры и вряд ли будет принят без существенной компенсации в иных районах.

При оценке соответствующих побережий в Арктике возникает дополнительный вопрос — о значении ледового покрова. Ст. 234 КМП-82 предоставляет прибрежным государствам особые полномочия в покрытых льдом районах, однако касается только предотвращения загрязнения с судов и не влияет на правовой титул на шельф или его разграничение [1; 26]. Постоянный ледовый покров не является ни сушей, ни «побережьем» в смысле права морских пространств. Это же касается шельфовых ледников: исходные линии проводятся от побережья, а не от кромки льда. Сокращение ледового покрова в результате изменения климата, таким образом, не изменяет правовую географию разграничения, но повышает его практическую актуальность, делая районы шельфа более доступными для освоения.

Позиция Российской Федерации и перспективы урегулирования. Россия последовательно исходит из того, что установление внешней границы шельфа и его разграничение с соседями должны осуществляться на основе КМП-82 и в рамках переговоров между заинтересованными государствами. Федеральный закон «О континентальном шельфе Российской Федерации» определяет шельф в соответствии со ст. 76 КМП-82 и устанавливает, что внешняя граница шельфа за пределами 200 миль определяется с учетом рекомендаций Комиссии, а разграничение с соседними государствами — по международным договорам или по нормам международного права [5]. Морская доктрина Российской Федерации 2022 г. относит закрепление внешней границы континентального шельфа в Северном Ледовитом океане к числу приоритетов национальной морской политики на Арктическом направлении.

Рекомендации Комиссии 2023 г. существенно укрепили правовую позицию России: научное обоснование естественного характера связи хребта Ломоносова и поднятия Менделеева — Альфа с материковой окраиной Евразии получило подтверждение независимого международного органа. Вместе с тем признание аналогичной связи хребта Ломоносова с Гренландией и Канадой, если Комиссия придет к такому выводу по их представлениям, превратит спор в классический спор о разграничении пересекающихся прав, к которому применяется не ст. 76, а ст. 83 КМП-82. В этом споре главным аргументом России будет протяженность ее арктического побережья и необходимость избежать несоразмерности результата. Опыт российско-норвежского Договора 2010 г. показывает, что

такой спор может быть урегулирован переговорами с разделом спорного района с учетом географических и иных обстоятельств [2; 25].

Обращение в Международный Суд ООН или в арбитраж для решения спора маловероятно: Россия при ратификации КМП-82 сделала заявление, исключающее споры о делимитации из обязательных процедур, влекущих обязательные решения (ст. 298 КМП-82), а практика арктических государств демонстрирует предпочтение двусторонних соглашений. Условия международного сотрудничества в Арктике после 2022 г. заметно осложнились, что, вероятно, отодвинет начало переговоров по центральной части Северного Ледовитого океана. Однако это не умаляет значения проделанной научной и правовой работы: позиции сторон зафиксированы в представлениях и рекомендациях Комиссии, а методологическая база будущего разграничения определена практикой международных судов.

Заключение. Проведенное исследование позволяет сделать следующие выводы.

1. Географический фактор действует в праве континентального шельфа в двух различных качествах. Во-первых, как основание правового титула: в пределах 200 миль титул основан на расстоянии от побережья, за их пределами — на физическом существовании подводной окраины материка, установленной по критериям ст. 76 КМП-82. Во-вторых, как совокупность соответствующих обстоятельств при разграничении — длина и конфигурация побережий, наличие островов, эффект отсечения.

2. Геоморфологическая квалификация подводных возвышенностей Северного Ледовитого океана (п. 6 ст. 76) решающим образом влияет на протяженность шельфа каждого государства, но не определяет линию разграничения между соседями. Для хребта Ломоносова, который может быть признан естественным компонентом материковой окраины сразу нескольких государств, критерий естественного продолжения утрачивает разграничительную функцию.

3. Международная судебная и договорная практика, включая арктические соглашения, подтверждает доминирование метода скорректированного равного отстояния, в котором ведущую роль играет география побережий. Исторические и секторальные основания (соглашение 1990 г., постановление 1926 г.) имеют ограниченное правовое значение.

4. Будущее разграничение шельфа в центральной части Северного Ледовитого океана наиболее вероятно будет основано на сочетании линии равного отстояния и ее коррекции с учетом значительного различия в протяженности побережий России, Дании (Гренландии) и Канады. Для российской позиции принципиально важно обоснование соответствующих побережий и последовательное использование аргумента о несоразмерности.

5. Научные данные о рельефе и строении дна, собранные для представлений в Комиссию, сохраняют значение и на стадии разграничения — как доказательство протяженности соответствующих участков окраины и как основа для технически корректного проведения линии границы. География, таким образом, остается в Арктике не только предметом научного изучения, но и одним из главных юридических аргументов.

Пристатейный библиографический список:

1. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву : заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982 // Собрание законодательства Российской Федерации. — 1997. — № 48. — Ст. 5493.
2. Договор между Российской Федерацией и Королевством Норвегия о разграничении морских пространств и сотрудничестве в Баренцевом море и Северном Ледовитом океане : заключен в г. Мурманске 15.09.2010 // Бюллетень международных договоров. — 2011. — № 9.
3. Agreement between the United States of America and the Union of Soviet Socialist Republics on the Maritime Boundary, Washington, 1 June 1990 // Law of the Sea Bulletin. — 1990. — No. 17.

4. Об объявлении территорией Союза ССР земель и островов, расположенных в Северном Ледовитом океане : постановление Президиума ЦИК СССР от 15.04.1926 // Собрание законов и распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства СССР. — 1926. — № 32. — Ст. 203.
5. О континентальном шельфе Российской Федерации : федеральный закон от 30.11.1995 № 187-ФЗ (с изм. и доп.) // Собрание законодательства Российской Федерации. — 1995. — № 49. — Ст. 4694.
6. The Ilulissat Declaration : Arctic Ocean Conference, Ilulissat, Greenland, 27–29 May 2008.
7. Scientific and Technical Guidelines of the Commission on the Limits of the Continental Shelf : CLCS/11 : adopted 13 May 1999. — New York : United Nations, 1999.
8. Rules of Procedure of the Commission on the Limits of the Continental Shelf : CLCS/40/Rev.1. — New York : United Nations, 2008.
9. Summary of Recommendations of the Commission on the Limits of the Continental Shelf in regard to the Partial Revised Submission made by the Russian Federation in respect of the Arctic Ocean. — New York : United Nations, 2023.
10. North Sea Continental Shelf (Federal Republic of Germany/Denmark; Federal Republic of Germany/Netherlands) : Judgment of 20 February 1969 // I.C.J. Reports. — 1969. — P. 3.
11. Continental Shelf (Libyan Arab Jamahiriya/Malta) : Judgment of 3 June 1985 // I.C.J. Reports. — 1985. — P. 13.
12. Maritime Delimitation in the Area between Greenland and Jan Mayen (Denmark v. Norway) : Judgment of 14 June 1993 // I.C.J. Reports. — 1993. — P. 38.
13. Maritime Delimitation in the Black Sea (Romania v. Ukraine) : Judgment of 3 February 2009 // I.C.J. Reports. — 2009. — P. 61.
14. Dispute concerning Delimitation of the Maritime Boundary between Bangladesh and Myanmar in the Bay of Bengal (Bangladesh/Myanmar) : Judgment of 14 March 2012 // ITLOS Reports. — 2012. — P. 4.
15. Question of the Delimitation of the Continental Shelf between Nicaragua and Colombia beyond 200 Nautical Miles from the Nicaraguan Coast (Nicaragua v. Colombia) : Judgment of 13 July 2023. — The Hague : International Court of Justice, 2023.
16. Вылегжанин, А. Н. Решения Международного суда ООН по спорам о разграничении морских пространств / А. Н. Вылегжанин. — Москва : Юридическая литература, 2004.
17. Колодкин, А. Л. Мировой океан. Международно-правовой режим. Основные проблемы / А. Л. Колодкин, В. Н. Гуцуляк, Ю. В. Боброва. — Москва : Статут, 2007.
18. Скаридов, А. С. Правовой режим Берингова пролива и безопасность мореплавания / А. С. Скаридов // Актуальные проблемы экономики и права. — 2016. — Т. 10, № 4. — С. 150–165. — DOI 10.21202/1993-047X.10.2016.4.150-165.
19. Скаридов, А. С. Правовое обеспечение профессиональной деятельности. Морское право : учебник для среднего профессионального образования / А. С. Скаридов. — Москва : Юрайт, 2026. — 355 с.
20. Byers, M. International Law and the Arctic / M. Byers. — Cambridge : Cambridge University Press, 2013.
21. International Maritime Boundaries. Vol. I–II / ed. by J. I. Charney, L. M. Alexander. — Dordrecht : Martinus Nijhoff, 1993.
22. Continental Shelf Limits: The Scientific and Legal Interface / ed. by P. J. Cook, C. M. Carleton. — New York : Oxford University Press, 2000.
23. Evans, M. D. Relevant Circumstances and Maritime Delimitation / M. D. Evans. — Oxford : Clarendon Press, 1989.
24. United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: A Commentary. Vol. II / ed. by M. H. Nordquist, S. N. Nandan, S. Rosenne. — Dordrecht : Martinus Nijhoff, 1993.
25. Oude Elferink, A. G. The Law of Maritime Boundary Delimitation: A Case Study of the Russian Federation / A. G. Oude Elferink. — Dordrecht : Martinus Nijhoff, 1994.
26. United Nations Convention on the Law of the Sea: A Commentary / ed. by A. Proelss. — München : C. H. Beck ; Oxford : Hart ; Baden-Baden : Nomos, 2017.
27. Rothwell, D. R. The International Law of the Sea / D. R. Rothwell, T. Stephens. — 2nd ed. — Oxford : Hart Publishing, 2016.

28. Tanaka, Y. The International Law of the Sea / Y. Tanaka. — 3rd ed. — Cambridge : Cambridge University Press, 2019.
29. Vylegzhanin, A. N. Spitsbergen: Legal Regime of Adjacent Marine Areas / A. N. Vylegzhanin, V. K. Zilanov. — Utrecht : Eleven International Publishing, 2007.
30. Weil, P. The Law of Maritime Delimitation — Reflections / P. Weil. — Cambridge : Grotius Publications, 1989.

Для цитирования: ***Поваляев А.А.*** Правовое регулирование использования автоматической идентификационной системы в условиях увеличения риска террористических атак на российские суда / ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова // Океанский менеджмент. - 2026. - № 3(37). - С. 30-33.

Поваляев А.А.
Povalyaev A.A.
к.ю.н., доцент,
Доцент кафедры международного и морского права
ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АВТОМАТИЧЕСКОЙ ИДЕНТИФИКАЦИОННОЙ СИСТЕМЫ В УСЛОВИЯХ УВЕЛИЧЕНИЯ РИСКА ТЕРРОРИСТИЧЕСКИХ АТАК НА РОССИЙСКИЕ СУДА

Аннотация. В современных условиях морские перевозки грузов российскими судами подвергаются беспрецедентному противодействию со стороны недружественных государств. Кроме санкционных методов, последнее время участились прямые вооружённые нападения на суда с использованием беспилотных средств поражения. Специалисты отмечают, что для наведения оружия на цель террористы используют данные судовой автоматической идентификационной системы.
Ключевые слова: морские перевозки грузов, санкции против российского торгового флота, беспилотные средства поражения, судовая автоматическая идентификационная система.

LEGAL REGULATION OF THE USE OF AUTOMATIC IDENTIFICATION SYSTEMS IN THE CONTEXT OF AN INCREASED RISK OF TERRORIST ATTACKS ON RUSSIAN SHIPS

Abstract. In the current environment, maritime cargo transportation by Russian vessels is facing unprecedented opposition from unfriendly states. In addition to sanctions, direct armed attacks on ships using unmanned weapons have become more frequent in recent times. Experts note that terrorists use data from the ship’s automatic identification system to aim their weapons at the target.
Keywords: sea cargo transportation, sanctions against the Russian merchant fleet, unmanned weapons systems, shipborne automatic identification system.

Два иностранных грузовых судна, перевозивших грузы из порта Новороссийск, 4.06.2026г. подверглись атаке беспилотников в Азовском море. В результате атаки погибли пять человек, еще трое получили ранения. Представители МИД РФ, комментируя ситуацию, заявили, что давно не секрет кто с помощью воздушных и морских дронов атакует мирные гражданские суда в акваториях Черного и Средиземного морей. Ранее 3 марта 2026 года при следовании из порта Мурманск в Китай у берегов Мальты по российскому судну «Арктик Метагаз», перевозившему сжиженный газ, нанесены удары при помощи не менее двух беспилотных летательных аппаратов и не менее трех безэкипажных катеров ВМС Украины, снабженных взрывными устройствами. 23 декабря 2024 года в том же акватории Средиземного моря российский торговый сухогруз «Урса Майор» компании «Оборонлогистика» подвергся террористической атаке. Три взрыва прогремели с правого борта судна, в результате чего корабль затонул.

04.06.2026г. суда «Натра» (флаг Белиз) и «Циркон» (флаг Палау) с азербайджанскими экипажами, следовавшие в Россию, подверглись атаке беспилотников в Азовском море. В результате атаки погибли пять человек, еще трое получили ранения. Представители МИД РФ, комментируя ситуацию, заявили, что давно не секрет кто с помощью воздушных и морских дронов атакует мирные гражданские суда в акваториях Черного и Средиземного морей.

Специалисты, проводившие расследование, не исключают, что для наведения оружия на российские суда и суда, перевозящие российские грузы, террористы ВСУ используют данные автоматической идентификационной системы, которая создана для обеспечения безопасности судоходства, но в результате недобросовестного использования становится оружием в руках международных пиратов и террористов.

Автоматическая идентификационная система (далее — AIS) является обязательной для внедрения на всех судах с тоннажем более 300 тонн, совершающих международные рейсы, а также на всех судах тоннажем более 500 тонн, вне зависимости от совершаемых рейсов. Данное требование установлено Правилом 19 главы 5 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (далее — СОЛАС) и вступило в силу с 31.12.2004г. В соответствии с ним все суда должны нести автоматические идентификационные системы (АИС), способные автоматически предоставлять информацию о судне другим судам и береговым властям.

Согласно правилам, АИС должна: автоматически предоставлять информацию, включая идентификационные данные судна, его тип, положение, курс, скорость, навигационный статус и другую информацию, связанную с безопасностью, на соответствующим образом оборудованные береговые станции, другие суда и самолеты. Автоматически получать такую информацию от аналогично оборудованных судов, производить мониторинг и слежение за судами, обмениваясь данными с береговыми средствами. (Резолюции Международной морской организации A.1106(29) - Руководство по оперативному использованию судовых автоматических идентификационных систем (АИС) на борту судна; MSC.74(69) - Рекомендация по эксплуатационным стандартам для универсальной автоматической идентификационной системы (АИС); SN/Circ.227 - Руководство по установке судовой автоматической идентификационной системы (АИС)).

В соответствии с п.1.1 Правила 1 Главы 5 «Безопасность мореплавания» Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС-74), правила данной главы, предусматривающие установку АИС, могут не применяться на судах, относящимся к военным кораблям, военно-вспомогательным судам, правительственным судам, эксплуатируемым и используемым для правительственной некоммерческой службы. Система является существенно важным инструментом для уменьшения риска столкновения судов на море, отслеживания судов в плохо исследованных районах и т.д. Таким образом, отключение AIS не допускается, за исключением вынужденных ситуаций, включая случаи, когда навигационная информация должна быть сокрыта, в соответствии с нормами международного регулирования.

В 2003 году Международная морская организация (ИМО) внесла поправки в руководящие принципы использования автоматических идентификационных систем (АИС). Эти изменения были закреплены в Резолюции A 956(23) от 5.12.2003г., которая внесла изменения в Руководство по оперативному использованию судовых АИС. Причина принятия поправок заключалась в том, что эксплуатация АИС в определённых морских районах вызывала опасения с точки зрения безопасности: передаваемая через систему информация могла быть собрана пиратами или террористами. АИС как инструмент для сбора данных, оказался доступен как официальным службам, так и злоумышленникам.

На официальном сайте ИМО (www.imo.org) указывается, что на семьдесят девятой сессии в декабре 2004 года Комитет по безопасности на море (КБМ) согласился с тем, что «в

связи с вопросом о свободном доступе во всемирной паутине данных о судах, генерируемых автоматической информационной системой (АИС), публикация во всемирной паутине или в других местах данных АИС, передаваемых судами, может нанести ущерб безопасности и охране судов и портовых сооружений и подрывает усилия Организации и ее государств-членов по повышению безопасности мореплавания и безопасности в секторе международного морского транспорта». Комитет осудил достойную сожаления публикацию во всемирной сети или в других местах данных АИС, передаваемых судами, и настоятельно призвал правительства государств-членов, с учетом положений их национального законодательства, препятствовать тем, кто предоставляет данные АИС другим лицам для публикации во всемирной сети или в других местах, делать это. Кроме того, Комитет осудил тех, кто безответственно публикует данные АИС, передаваемые судами, во всемирной сети или в других местах, особенно если они предлагают услуги судоходной и портовой индустрии.

Поправки разрешили капитанам судов отключать АИС в определённых районах, где существовала высокая угроза нападения пиратов или террористов. Однако ИМО указала, что хотя отключение АИС является мерой предосторожности, оно не считается оптимальной практикой для предотвращения нападений. Рекомендации ИМО указывают, что AIS может быть выключен только в случае, если капитан считает работающую систему угрозой для безопасности судна. Дата и время выключения системы должны быть отражены в судовом журнале с указанием причины выключения, а сама система должна быть вновь включена при первой возможности. Одним из оснований для приостановки работы системы является проход близ вод, несущих риск пиратского нападения, для сокрытия данных о движении судна от пиратов, снижения риска попытки захвата. Современные отраслевые руководства, например «Лучшие практики по укреплению безопасности на море для судов и моряков, работающих у берегов Западной Африки, включая Гвинейский залив» (BMP WA), рекомендуют оставлять АИС включённой и в пиратоопасных областях, но настраивать её на передачу ограниченного числа данных: идентификации судна, позиции, курса, скорости, навигационного статуса и информации, имеющей отношение к безопасности. Отключение АИС может нарушать национальные правила прибрежного государства, а также повышать риски столкновений, повреждения других судов, загрязнения вод и гибели моряков. В некоторых случаях прибрежные власти могут применять карательные меры в отношении судов с отключённой АИС.

Между тем, стабильная работа АИС является показателем уровня риска не только в мореплавании, но и в морском страховании. Состояние судна, зона его эксплуатации и маршруты движения являются существенными аспектами оценки страхового риска для поддержания действия страхового покрытия. При отключённом АИС у страховщика, портового контроля отсутствует возможность проверки указанных сведений. Вопрос особо актуален для страховых компаний, сотрудничающих с государствами, применившими те или иные санкции в отношении морского судоходства. При выключенном АИС возникает подозрение о работе судна в районах, находящихся под санкциями. Страховщики и морские администрации государств, применивших те или иные санкции, осуществляют сбор сведений о выключении системы АИС на судах для выявления закономерностей и соотношения их с санкционными районами. Капитаны, выключающие систему, подозреваются в попытке сокрытия маршрута судна и захода в районы, находящиеся под санкциями. Инициатива исходит от государственных органов США, которые рекомендуют «всем судовым регистрам, страховщикам, фрахтователям, судовладельцам и портовым операторам проводить дополнительную оценку судов, отключающих АИС». Отключение системы является основанием для страховщиков обвинить судно в нарушении заявленного в страховом полисе района плавания и совершении несогласованных полисом операций с судном.

Само по себе отключение АИС не является основанием повышения страхового риска, если оно произведено на законных основаниях. Однако отказ от АИС без согласованной причины, является нарушением СОЛАС и свидетельством небезопасного управления судном, что является основанием в отказе предоставления судну страхового покрытия, и, как следствие, невозможности его эксплуатации в международных рейсах.

06.12.2023 г. резолюцией А 1192 (33) Ассамблеи Международной морской организации (IMO) введено определение «теневой флот» — «для целей настоящей резолюции «теневой флот» (Dark Fleet or Shadow Fleet) означает суда, которые участвуют в незаконных операциях с целью обхода санкций, уклонения от соблюдения правил безопасности или охраны окружающей среды, избегания расходов на страхование или осуществления другой незаконной деятельности…». К «другой незаконной деятельности» отнесены: умышленное отключение идентификационных систем, намеренное уклонение от проверок и инспекций, проведение небезопасных операций и прочее. В этой связи необходимо подчеркнуть, что поскольку IMO является учреждением ООН, то и речь в резолюции может идти только о санкциях Совета Безопасности ООН, а не отдельных государств или их союзов по интересам, и на практике возникают следующие вопросы:

Как может быть точно определён район, в котором украинские террористы из ВСУ в следующий раз атакуют судно, связанное с российскими экономическими интересами?

Оправданно ли, отнесение к «теневому флоту» судов, тем или иным образом, связанных с Россией, если они в целях своей безопасности вынуждены отключать АИС?

Таким образом, с учётом увеличения риска террористических атак на российские суда, чему в ряде случаев способствует возможность их отслеживания через АИС, целесообразно осуществлять перевозки с отключенной АИС, используя следующие допускаемые существующим международным правом основания:

- использовать правительственные суда, если возможно оформление перевозки груза, как эксплуатацию судна для некоммерческих целей;
- официально объявить по дипломатическим каналам, что в связи с риском террористических атак, маршруты движения российских судов объявляются в отношении российских судов, районами, где существует высокая угроза нападения террористов, и в соответствии с поправками в параграфе 21 Руководства по эксплуатации автоматических идентификационных систем на судах (резолюция ИМО А.917(22), внесёнными Резолюцией А 956(23) от 05.12.2003г., капитаны российских судов вправе отключать АИС «когда инциденты, связанные с безопасностью, неизбежны и это не поставит под угрозу безопасность или охрану, и если судно работает в обязательной системе отчётности, капитан должен сообщить об этом действии и причине его выполнения компетентному органу».

Для исключения отказа в страховом покрытии таких перевозок, целесообразно осуществлять его через аккредитованные российские страховые компании или страховые компании дружественных государств.

Пристатейный библиографический список:

1. Конвенция ООН по морскому праву 1982 года. Собрание законодательства Российской Федерации от 1.12.1997г. № 48, ст.5493.
2. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (СОЛАС-74) (Лондон, 1 ноября 1974 года) (с изменениями и дополнениями). // СПС «Гарант».
3. Беляков В.Г., Поваляев А.А. О правомерности односторонних ограничительных мер в торговом мореплавании // Международное публичное и частное право. 2022. № 4. С.8-11.
4. Автоматическая идентификационная система (АИС). URL: https://seacomm.ru/dokumentaciya
5. На атакованном газовозе «Арктик Метагаз2 провели следственные действия. URL: https://ria.ru/20260525/sk

Для цитирования: ***Скаридов А.С.*** Институт вооруженной охраны коммерческого морского судна как правовая категория / кафедра Международного и морского права ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова // Океанский менеджмент. - 2026. - № 3(37). - С. 34-53.

Скаридов А.С.
Skaridov A.S.
д.ю.н., профессор,
Заведующий кафедрой международного и морского права
ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова

ИНСТИТУТ ВООРУЖЕННОЙ ОХРАНЫ КОММЕРЧЕСКОГО МОРСКОГО СУДНА КАК ПРАВОВАЯ КАТЕГОРИЯ

Аннотация. В статье предпринята попытка обоснования вооруженной охраны коммерческого морского судна в качестве самостоятельной правовой категории и комплексного межотраслевого правового института. Актуальность исследования определяется резким изменением характера угроз коммерческому судоходству: наряду с традиционным пиратством судовладелец сталкивается с ракетно-беспилотными ударами негосударственных вооруженных формирований в Красном море и Аденском заливе, с задержаниями и захватами судов в Ормузском проливе и Оманском заливе, а также с участившимися попытками отдельных государств осуществлять задержание, досмотр и фактическое изъятие коммерческих судов в открытом море и в проливах, используемых для международного судоходства, под предлогом соблюдения односторонних ограничительных мер (санкций). Автор анализирует складывающуюся практику, нормы международного и национального права, доктринальные позиции последнего десятилетия и формулирует основные теоретические положения института: его понятие, предмет, субъектный состав, принципы, пределы правомерного применения силы и коллизионные точки. Особое внимание уделено нормативной ценности Санремского руководства 1994 г., которое, не являясь источником права, представляет собой обобщение опыта и доктринальную реконструкцию обычая. Автор приходит к выводу о крайне неблагоприятной военно-политической конъюнктуре для заключения универсального международного соглашения и обосновывает «мягкий», региональный и национально-правовой путь развития института, включая возможную согласованную правовую реакцию Российской Федерации, государств БРИКС и ШОС.
Ключевые слова: вооруженная охрана судна, частные морские охранные компании, PCASP, морская безопасность, Ормузский пролив, Красное море, пиратство, санкции, теневой флот, Санремское руководство, юрисдикция государства флага, необходимая оборона, БРИКС, ШОС.

THE INSTITUTION OF ARMED PROTECTION OF A COMMERCIAL MERCHANT SHIP AS A LEGAL CATEGORY

Abstract. The article seeks to substantiate the armed protection of a commercial merchant ship as an autonomous legal category and a composite cross-branch legal institution. The relevance of the study is determined by a drastic transformation of the threat environment for commercial shipping: alongside conventional piracy, shipowners now face missile and UAV strikes launched by non-State armed groups in the Red Sea and the Gulf of Aden, detentions and seizures of vessels in the Strait of Hormuz and the Gulf of Oman, and an increasing number of attempts by individual States to detain, board and de facto confiscate commercial vessels on the high seas and in straits used for international navigation under the pretext of enforcing unilateral restrictive measures (sanctions). The author examines the emerging practice, the rules of international and domestic law and the doctrinal positions of the past decade, and formulates the core theoretical propositions of the institution: its concept, subject matter, range of subjects, principles, the limits of the lawful use of force and its conflict-of-laws pressure points. Particular attention is paid to the normative value of the 1994 San Remo Manual which, not being a source of law, constitutes a generalisation of experience and a doctrinal reconstruction of custom. The author concludes that the military and political environment is highly unfavourable for the conclusion of a universal international treaty, and argues for a "soft-law", regional and domestic legal pathway for the development of the institution, including a possible concerted legal response by the Russian Federation and the BRICS and SCO States.
Keywords: armed ship protection, private maritime security companies, PCASP, maritime security, Strait of Hormuz, Red Sea, piracy, sanctions, shadow fleet, San Remo Manual, flag State jurisdiction, self-defence, BRICS, SCO.

Правовая наука традиционно рассматривала вопрос о вооруженной охране торгового судна как частный, прикладной и во многом технический сюжет права морской безопасности, производный от проблемы пиратства. Такой взгляд был оправдан до тех пор, пока эмпирическим основанием проблемы служил сомалийский феномен 2008–2012 гг., то есть противоправное насилие негосударственных субъектов, преследующих частные цели и подпадающих под классическую конструкцию статьи 101 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. В этой парадигме вооруженная охрана судна выступала не более чем усиленным вариантом обычной судовой самозащиты, а ее правовое оформление сводилось к вопросу о лицензировании охранных фирм, о порядке хранения оружия и о пределах необходимой обороны.

К середине 2020-х годов эта картина полностью разрушена. Коммерческое судно оказалось объектом посягательств качественно иной природы, и в каждом из этих случаев привычная конструкция «охрана против пирата» перестает работать.

Во-первых, в Красном море и Баб-эль-Мандебском проливе с ноября 2023 г. судоходство подвергается систематическим ударам, наносимым организованным негосударственным вооруженным формированием с применением противокорабельных ракет, баллистических средств, ударных беспилотных летательных аппаратов и безэкипажных катеров. Захват автомобилевоза «Galaxy Leader» с вертолета, потопление судов «Rubymar» и «Tutor», а в июле 2025 г. — атаки на балкеры «Magic Seas» и «Eternity C», сопровождавшиеся гибелью и захватом членов экипажа, продемонстрировали, что вооруженная охранная команда на борту сухогруза не способна отразить ракетно-беспилотный удар, но при этом сама вступает в огневой контакт с атакующими и тем самым втягивает гражданское судно в вооруженное противостояние, ставя под вопрос его гражданский статус по международному гуманитарному праву.

Во-вторых, в Ормузском проливе и Оманском заливе получила устойчивый характер практика задержания и увода коммерческих судов государственными силовыми структурами — от захвата танкера «Stena Impero» в июле 2019 г. до высадки с вертолета на контейнеровоз «MSC Aries» в апреле 2024 г., задержаний судов «Advantage Sweet» (2023) и «St Nikolas» (2024). Здесь охранная команда сталкивается не с преступником, а с органом государства, действующим (правомерно или нет) от его имени, и любое вооруженное сопротивление означает применение силы против государства со всеми вытекающими международно-правовыми и уголовно-правовыми последствиями.

В-третьих, — и это, пожалуй, наиболее тревожная новация — сформировалась практика ретивого, а в ряде случаев и откровенно произвольного задержания коммерческих судов отдельными государствами со ссылкой на пресловутые односторонние ограничительные меры. Речь идет о попытках досмотра и задержания судов так называемого «теневого флота» вне пределов юрисдикции задерживающего государства: инцидент с судном «Eagle S» (декабрь 2024 г.), попытка перехвата танкера «Jaguar» в мае 2025 г., задержание танкера у берегов Франции в октябре 2025 г. с задержанием капитана. Юридически такие действия крайне уязвимы: статья 110 Конвенции 1982 г. содержит закрытый перечень оснований права на осмотр, и односторонние санкции в него не входят; статья 92 закрепляет исключительную юрисдикцию государства флага в открытом море; статьи 37–44 гарантируют право транзитного прохода через проливы, используемые для международного судоходства. Тем не менее практика уже сложилась, и судовладелец вынужден отвечать на вопрос: вправе ли вооруженная охрана его судна оказать сопротивление досмотровой партии иностранного военного корабля или береговой охраны?

Эти три сюжета сходятся в одной точке. Вооруженная охрана коммерческого судна перестала быть техническим приложением к антипиратской повестке и превратилась в самостоятельный правовой феномен, находящийся на стыке международного морского права, международного гуманитарного права, международного уголовного права, права

международной ответственности и национального публичного и частного права. Именно это и обусловливает необходимость его концептуализации в качестве самостоятельной правовой категории и комплексного правового института, а не набора разрозненных рекомендательных актов Международной морской организации и национальных лицензионных режимов.

Практическая актуальность усугубляется экономическим измерением: перенаправление судопотока вокруг мыса Доброй Надежды, кратный рост ставок военного риска, отказ страховщиков от покрытия отдельных маршрутов и, как следствие, удорожание всей логистической цепи. В условиях, когда государства флага не способны обеспечить военно-морское сопровождение всего торгового тоннажа, вооруженная охрана на борту становится не факультативной опцией, а фактическим стандартом отрасли — стандартом, лишенным адекватного правового основания.

Исследование выполнено в рамках методологии, принятой в юридической науке, и опирается на систему общенаучных и частнонаучных методов.

Формально-юридический (догматический) метод применен для установления содержания действующих норм — Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, 1988 г. и Протокола к ней 2005 г., Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г. и Кодекса ОСПС, а также национального законодательства государств флага. Метод позволил выявить не столько наличие норм, сколько их системное отсутствие: институт вооруженной охраны судна не имеет ни одного универсального договорного основания.

Сравнительно-правовой метод использован при анализе национальных моделей регулирования (нидерландской, французской, итальянской, германской, британской, российской) с целью выявления общего нормативного ядра, пригодного для последующей унификации.

Историко-правовой метод обеспечил ретроспективу: от каперства и Парижской декларации 1856 г., через VII Гаагскую конвенцию 1907 г. о превращении торговых судов в суда военные и практику вооруженных торговых судов обеих мировых войн — к современным охранным командам. Этот метод показывает, что современный институт есть не изобретение XXI века, а возвращение к исторической конструкции на новом технологическом и правовом витке.

Системно-структурный метод позволил представить вооруженную охрану судна как институт, обладающий собственным предметом, субъектным составом, принципами и внутренней структурой, а не как совокупность случайных норм.

Метод юридической герменевтики применен при толковании оценочных категорий — «разумность», «соразмерность», «крайняя мера», «правомерная самооборона» — с учетом статьи 31 Венской конвенции о праве международных договоров 1969 г.

Доктринальный анализ охватывает работы отечественных и зарубежных авторов преимущественно за последнее десятилетие (2015–2025 гг.) и выполнен не как библиографический обзор, а как реконструкция конкурирующих теоретических позиций.

Наконец, метод правового моделирования (юридического конструирования) использован в заключительной части работы при формулировании теоретических положений и модели возможной правовой реакции Российской Федерации и объединений БРИКС и ШОС. Прогностический элемент исследования опирается на реалистическую оценку военно-политической обстановки, а не на нормативно-желаемое ее описание.

Генезис и понятие института: от каперского свидетельства к контракту GUARDCON. Историко-правовой генезис института уходит в эпоху, когда различие между торговым и военным судном было условным. Каперское свидетельство (lettre de marque) представляло собой публично-правовой акт делегирования частному лицу права применения

вооруженного насилия на море. Парижская декларация о морской войне 1856 г. упразднила каперство, однако не устранила саму идею вооруженного торгового судна: VII Гаагская конвенция 1907 г. установила условия превращения торговых судов в военные, а практика двух мировых войн породила категорию defensively armed merchant vessel — оборонительно вооруженного торгового судна, статус которого до сих пор служит доктринальной опорой при обсуждении современных охранных команд.

Вторая волна пришлась на 2008–2012 гг. Сомалийское пиратство поставило судовладельцев перед выбором между экономически разорительным выкупом и наймом вооруженной охраны. Отрасль выбрала второе. Международная морская организация, изначально категорически возражавшая против вооружения торговых судов, была вынуждена в 2011–2012 гг. выпустить серию циркуляров MSC.1/Circ.1405, 1406, 1408 и 1443, адресованных соответственно судовладельцам, государствам флага, прибрежным государствам и портам, а также самим частным морским охранным компаниям. Параллельно рынок породил собственные регуляторы: типовой контракт БИМКО GUARDCON (2012 г.) с приложением правил применения силы, «Правила применения силы серии 100» (2013 г.), стандарт ИСО 28007 (2015 г.), Документ Монтрё 2008 г. и Международный кодекс поведения частных охранных компаний 2010 г. с созданной на его основе Ассоциацией (ICoCA).

Эмпирический результат оказался поразительным: ни одно судно, имевшее на борту вооруженную охрану, не было успешно захвачено сомалийскими пиратами. Этот факт, многократно воспроизведенный в отраслевой и научной литературе, стал главным аргументом в пользу легитимации института — и одновременно главным препятствием для его критического осмысления, поскольку эффективность подменила собой правомерность.

Третья волна — текущая. Она характеризуется тем, что противником охранной команды все чаще выступает не пират, а либо организованное вооруженное формирование, действующее в контексте вооруженного конфликта, либо орган иностранного государства. Именно в этой точке количественное накопление практики переходит в качественную потребность в новой правовой категории.

Предлагается следующее рабочее определение. Институт вооруженной охраны коммерческого морского судна — это комплексный (межотраслевой) правовой институт, представляющий собой систему международно-правовых и национально-правовых норм, а также норм «мягкого права» и корпоративных стандартов, регулирующих основания, условия, порядок, субъектный состав и пределы размещения на борту судна, эксплуатируемого в коммерческих целях, вооруженного персонала (государственного либо частного), предназначенного для защиты судна, груза, экипажа и пассажиров от противоправного вооруженного насилия, а также устанавливающих режим ответственности за применение силы таким персоналом.

В этом определении принципиальны пять элементов. Первый — комплексность: институт не принадлежит ни одной отрасли целиком. Второй — коммерческий характер судна, что выводит за скобки государственные некоммерческие суда, обладающие иммунитетом. Третий — дуализм субъектного состава: вооруженная охрана может быть как частной (PCASP — privately contracted armed security personnel), так и государственной (VPD — vessel protection detachment, подразделения ведомственной охраны, военнослужащие). Четвертый — целевая направленность исключительно на защиту, что отграничивает институт от каперства и от любых наступательных функций. Пятый — режим ответственности как неотъемлемый элемент, без которого институт вырождается в фактический порядок.

Международно-правовая основа института: анатомия фрагментированного массива. Отправной точкой служит статья 92 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., закрепляющая исключительную юрисдикцию государства флага над судном в открытом

море. Из нее следует главный конструктивный принцип института: правовой режим вооруженной охраны на борту определяется прежде всего правом государства флага. Статья 94 возлагает на государство флага обязанность эффективно осуществлять юрисдикцию и контроль в административных, технических и социальных вопросах, что охватывает и допуск вооруженного персонала. Статья 97 устанавливает исключительную уголовную юрисдикцию государства флага и государства гражданства в случаях столкновения или иного навигационного инцидента; вопрос о ее применимости к инцидентам с применением оружия охранной командой был центральным в арбитраже по делу «Enrica Lexie» (Италия против Индии, решение Постоянной палаты третейского суда от 21 мая 2020 г.).

Статьи 100–107 Конвенции образуют антипиратский режим и наделяют правом захвата пиратского судна исключительно военные корабли и другие государственные суда, состоящие на службе правительства и уполномоченные на это (ст. 107). Отсюда следует важнейший вывод: частная охранная команда не обладает и не может обладать правоохранительными полномочиями. Она не вправе преследовать, захватывать, задерживать, обыскивать и удерживать. Ее правовое основание — не enforcement, а исключительно самооборона и защита третьих лиц. Смешение этих оснований — источник большинства известных инцидентов, включая дело судна «Seaman Guard Ohio», охранники которого были задержаны и осуждены индийскими властями в 2013–2016 гг.

Статья 110 закрепляет закрытый перечень оснований права на осмотр судна в открытом море: пиратство, работорговля, несанкционированное вещание, отсутствие национальности, притворное использование флага. Односторонние ограничительные меры в этот перечень не входят и войти не могут, поскольку перечень исчерпывающий. Статья 111 регулирует преследование по горячим следам. Статьи 17–26 определяют режим мирного прохода, а статья 19 (п. 2) относит к деятельности, нарушающей мирный характер прохода, «любую угрозу силой или ее применение», «любые маневры или учения с оружием любого вида» и «любой акт, направленный на сбор информации в ущерб обороне или безопасности прибрежного государства». Само по себе наличие на борту оружия и вооруженного персонала не лишает проход мирного характера — что не мешает многим прибрежным государствам исходить из противоположного толкования, создавая для судовладельцев режим правовой неопределенности при заходе в территориальное море и порт.

Конвенция SUA 1988 г. и Протокол 2005 г. криминализируют захват судна и насилие на борту, но не касаются защитных мер. Кодекс ОСПС (ISPS) и глава XI-2 СОЛАС создают режим охраны судов и портовых средств, однако сознательно обходят вопрос об оружии: план охраны судна может предусматривать наличие вооруженной охраны, но Кодекс не устанавливает ни ее статуса, ни правил применения силы.

Ключевой парадокс состоит в том, что весь регуляторный массив, непосредственно посвященный вооруженной охране, — циркуляры Комитета по безопасности на море ИМО (MSC.1/Circ.1405/Rev.2, 1406/Rev.3, 1408/Rev.1, 1443), Практика передового опыта BMP (BMP5, а с 2020 г. — BMP Maritime Security), стандарт ИСО 28007-1:2015, «Правила серии 100», Документ Монтрё, Международный кодекс поведения ЧОК — не имеет юридически обязательной силы. Это акты рекомендательного характера, отраслевые стандарты и корпоративные кодексы. Их нормативная эффективность обеспечивается не государственным принуждением, а рыночными механизмами: страховщик (клубы взаимного страхования, синдикаты военных рисков Ллойда) и фрахтователь требуют соответствия стандарту, и это требование действует эффективнее многих законов. Мы имеем дело с классическим примером того, что в доктрине именуется частным нормотворчеством и приватизацией регулирования.

Отдельного упоминания заслуживает вопрос о статусе персонала охраны по международному гуманитарному праву. Члены охранной команды не являются комбатантами: они не входят в состав вооруженных сил стороны конфликта. Они не

являются и наемниками в смысле статьи 47 Дополнительного протокола I 1977 г. и Конвенции ООН 1989 г., поскольку кумулятивные критерии наемничества (в частности, непосредственное участие в военных действиях и мотив личной наживы, существенно превышающей вознаграждение комбатанта) в стандартной ситуации не выполняются. Следовательно, они — гражданские лица, сохраняющие защиту от нападения, если и до тех пор, пока не принимают непосредственного участия в военных действиях. Именно эта оговорка становится критической в условиях Красного моря: огневое противодействие ударным беспилотникам, применяемым стороной вооруженного конфликта, при определенном толковании может быть квалифицировано как непосредственное участие в военных действиях, влекущее утрату защиты и переводящее судно в разряд правомерных целей. Здесь институт вооруженной охраны обнаруживает свою внутреннюю опасность: средство защиты способно превратиться в правовое основание нападения.

Санремское руководство и пределы нормативного значения неформальных кодификаций. Санремское руководство по международному праву, применимому к вооруженным конфликтам на море, подготовленное Международным институтом гуманитарного права и опубликованное в 1994–1995 гг., регулярно и, как правило, некритически привлекается для обоснования правового положения торгового судна в зоне вооруженного конфликта. Между тем его нормативный статус требует точной квалификации, без которой аргументация становится методологически несостоятельной.

Санремское руководство не является международным договором. Оно не принято государствами, не подписано, не ратифицировано, не открыто для присоединения. Оно не является и резолюцией международной организации, обладающей хотя бы рекомендательной институциональной легитимностью. Оно представляет собой результат работы группы экспертов — юристов-международников и военно-морских специалистов, выступавших в личном качестве. По своей юридической природе это доктринальный источник в смысле подпункта d пункта 1 статьи 38 Статута Международного суда ООН: вспомогательное средство для определения правовых норм, а не сама норма.

Более того, содержательно Санремское руководство есть обобщение опыта — прежде всего опыта морских кампаний XX века, ирано-иракской «танкерной войны» 1980-х гг. и Фолклендского конфликта. Оно реконструирует то, что его составители считали существующим обычаем, и достраивает его там, где обычай неполон. Ряд его положений (о морских зонах безопасности, об исключительных зонах, о критериях правомерного нападения на торговое судно) отражает не констатацию lex lata, а предложение de lege ferenda, оформленное в форме констатации. Эту двойственность необходимо всегда иметь в виду: цитирование Санремского руководства как «нормы» есть подмена доктрины правом.

Показательно, что в 2023 г. в Военно-морском колледже США был опубликован альтернативный «Ньюпортский свод норм права морской войны» (The Newport Manual on the Law of Naval Warfare), составители которого прямо указали на устарелость и, по их мнению, на нормативную «переусложненность» санремской конструкции. Существование двух конкурирующих экспертных кодификаций, расходящихся по существу, само по себе является убедительным доказательством того, что перед нами доктрина, а не право: норма не может существовать в двух взаимоисключающих редакциях одновременно.

Для целей настоящего исследования это имеет прямое практическое следствие. Обосновывая правомерность вооруженного противодействия атаке на торговое судно ссылкой на положения Санремского руководства (в частности, на положения, допускающие нападение на торговое судно, которое совершает акты, наносящие ущерб противнику, либо действует как вспомогательное судно вооруженных сил), правоприменитель опирается не на норму, а на мнение. Это не обесценивает документ — авторитетность и убедительность экспертной кодификации весьма высоки, и она реально влияет на практику государств, формируя opinio juris. Но это означает, что institut вооруженной охраны судна не может

получить свое международно-правовое основание из Санремского руководства. Оно способно служить лишь материалом для будущей кодификации, но не ее заменой.

Отсюда — второй методологический вывод исследования: нормативный вакуум, окружающий институт вооруженной охраны, не заполняется «мягким правом», а лишь маскируется им. Обилие циркуляров, стандартов, руководств и кодексов создает иллюзию урегулированности при полном отсутствии обязательной нормы. Именно эта иллюзия и является главным препятствием к постановке вопроса о кодификации.

Национально-правовое регулирование: сравнительно-правовой срез. В отсутствие универсальной нормы центр тяжести регулирования переместился на уровень государства флага. Сравнительный анализ позволяет выделить четыре модели.

Первая — модель государственной охраны (публично-правовая). Ее наиболее чистое воплощение — итальянское законодательство периода 2011–2015 гг.: Закон № 130/2011 предусматривал размещение на судах под итальянским флагом воинских подразделений защиты судна (nuclei militari di protezione) из состава морской пехоты, и лишь субсидиарно — частных охранников (guardie giurate). Именно эта модель породила инцидент с судном «Enrica Lexie» 15 февраля 2012 г., когда итальянские морские пехотинцы, находившиеся на борту танкера, открыли огонь по индийскому рыболовному судну, приняв его за пиратское, и убили двух рыбаков. Арбитраж, образованный в соответствии с Приложением VII к Конвенции 1982 г., в решении от 21 мая 2020 г. подтвердил, что действия морских пехотинцев были совершены в качестве органов итальянского государства и покрываются функциональным иммунитетом, вследствие чего Индия не вправе осуществлять в отношении них уголовную юрисдикцию, но признал ответственность Италии за нарушение свободы судоходства Индии и обязал ее выплатить компенсацию. Дело «Enrica Lexie» — единственный на сегодня международно-судебный прецедент по существу института, и его центральный урок состоит в том, что публично-правовая модель переносит риск с судовладельца на государство флага. Именно поэтому Италия впоследствии от нее фактически отказалась.

Вторая — модель частной охраны с жестким лицензированием. Нидерланды приняли Закон о защите торгового флота (Wet ter bescherming koopvaardij) в 2019 г., введя его в действие с 1 февраля 2022 г.: закон допускает частную вооруженную охрану только на тех судах и маршрутах, где государство не может обеспечить военное сопровождение, предусматривает разрешительный порядок, обязательную видеофиксацию и подробнейший протокол применения силы. Франция Законом № 2014-742 от 1 июля 2014 г. о частной деятельности по защите судов создала детальный режим сертификации охранных компаний, ограничила численность команды, установила требования к вооружению и обязательную декларацию о применении оружия. Германия в 2013 г. внесла изменения в Промысловый устав (Gewerbeordnung), введя обязательное разрешение Федерального ведомства по экономике и экспортному контролю для морских охранных предприятий.

Третья — модель разрешительно-лицензионного минимализма. Соединенное Королевство не приняло специального закона: вопрос решен через выдачу разрешений на основании раздела 5 Закона об огнестрельном оружии 1968 г. и генеральных экспортных лицензий на перемещение оружия, дополненных рекомендательным руководством Министерства транспорта. Аналогичным путем пошли ведущие открытые регистры — Либерия, Маршалловы Острова, Панама, — издавшие циркуляры морских администраций, по существу воспроизводящие рекомендации ИМО. Учитывая, что под этими флагами ходит значительная доля мирового тоннажа, именно циркуляры открытых регистров, а не законы традиционных морских держав, фактически определяют глобальный стандарт.

Четвертая — модель запрета или умолчания, характерная для государств, чье законодательство об охранной деятельности территориально ограничено и не

распространяется на суда в открытом море. К этой группе до недавнего времени относилась и Российская Федерация.

Российское регулирование заслуживает отдельного разбора. Закон Российской Федерации от 11 марта 1992 г. № 2487-1 «О частной детективной и охранной деятельности в Российской Федерации» по своему предмету ограничен территорией Российской Федерации и не создает основания для деятельности частных охранных организаций на борту судна в открытом море. Пробел был частично закрыт Федеральным законом от 3 февраля 2014 г. № 15-ФЗ, внесшим изменения в Федеральный закон от 14 апреля 1999 г. № 77-ФЗ «О ведомственной охране» и наделившим подразделения ведомственной охраны федерального органа исполнительной власти в области транспорта правом осуществлять защиту судов, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации, за пределами территориального моря, с применением служебного и боевого ручного стрелкового оружия. Таким образом, Российская Федерация избрала публично-правовую (ведомственную) модель, близкую к первоначальной итальянской.

Достоинства этой модели очевидны: единство командования, ясная принадлежность персонала к органу государства, отсутствие проблемы «частного насилия». Недостатки не менее очевидны. Во-первых, ведомственная охрана — конечный и ограниченный ресурс, не способный покрыть весь российский тоннаж, тем более при массовой эксплуатации судов под удобными флагами. Во-вторых, действия сотрудников ведомственной охраны прямо атрибутируются государству по статье 4 Статей об ответственности государств за международно-противоправные деяния 2001 г., что превращает любой инцидент с применением оружия в вопрос межгосударственной ответственности — ровно то, чего Италия так дорого стоило избежать. В-третьих, законодательство не решает вопрос о защите судов под иностранным флагом, находящихся в собственности или под управлением российских лиц, а таких судов — большинство. Наконец, в-четвертых, нормативно не урегулирован ключевой для современной обстановки вопрос: правила применения оружия при попытке досмотра или задержания судна иностранным государственным судном.

Уголовно-правовое измерение обеспечивается статьями 11 и 12 Уголовного кодекса Российской Федерации (действие уголовного закона в отношении лиц, находящихся на судне под флагом Российской Федерации в открытом море, и в отношении граждан Российской Федерации вне ее пределов), а также институтами необходимой обороны (ст. 37) и крайней необходимости (ст. 39). Однако конструкция необходимой обороны, рассчитанная на общественно опасное посягательство частного лица, плохо приспособлена к ситуации, когда посягающим выступает иностранный государственный орган, действующий под видом правоохранительной меры.

Складывающаяся практика: три сценария и три правовых режима. Систематизация практики последних лет позволяет выделить три принципиально различных сценария, каждый из которых требует собственного правового режима. Смешение этих сценариев в отраслевых руководствах — главный дефект действующего регулирования.

Сценарий первый: пиратство и вооруженный разбой на море. Правовой режим ясен и относительно стабилен. Посягательство совершается частными лицами в частных целях; вооруженная охрана действует в состоянии необходимой обороны (самообороны); применение силы допустимо при соблюдении требований необходимости, соразмерности и градуированности (предупреждение — предупредительный выстрел — огонь на поражение как крайняя мера). Возрождение сомалийского пиратства в 2023–2024 гг. (захваты судов «Ruen» и «Abdullah») подтверждает сохраняющуюся актуальность этого сценария, но не создает новых правовых проблем.

Сценарий второй: нападение организованного негосударственного вооруженного формирования в контексте вооруженного конфликта. Красное море, Аденский залив, Баб-эль-Мандебский пролив с ноября 2023 г. Здесь режим кардинально иной. Во-первых,

средства нападения (противокорабельные ракеты, баллистические ракеты, ударные БПЛА, безэкипажные катера) находятся вне досягаемости стрелкового вооружения охранной команды; ее эффективность стремится к нулю против ракетного удара и ограниченно проявляется против безэкипажных катеров и малых БПЛА. Во-вторых, вступление охранной команды в огневой контакт со стороной вооруженного конфликта поднимает вопрос о непосредственном участии в военных действиях и, соответственно, об утрате гражданским судном защиты от нападения. В-третьих, нападение может быть квалифицировано одновременно и как акт терроризма, и как военное действие, что порождает конкуренцию правовых режимов. Практика показала, что и присутствие вооруженной охраны на борту (как на судне «Eternity C»), и международные военно-морские операции (европейская операция «ASPIDES», коалиционная операция «Prosperity Guardian») не обеспечивают надежной защиты. Вывод для теории: в этом сценарии вооруженная охрана утрачивает функцию отражения нападения и сохраняет лишь функцию противодействия абордажу и захвату экипажа — то есть возвращается к антипиратской логике, но в принципиально более опасном правовом контексте.

Сценарий третий: задержание, досмотр и захват судна органами иностранного государства. Это наиболее сложный и наименее исследованный сценарий, распадающийся на два подвида.

Подвид «а» — действия в Ормузском проливе и Оманском заливе, когда государственные силовые структуры высаживаются на коммерческое судно и уводят его в свой порт. Формально такие действия обосновываются либо навигационными нарушениями, либо судебными решениями, либо соображениями безопасности; фактически они нередко носят характер контрмер или репрессалий в межгосударственном конфликте. Подвид «б» — задержания и досмотры судов «теневого флота» государствами, применяющими односторонние ограничительные меры, включая попытки осуществить такие действия за пределами территориального моря задерживающего государства.

Юридически оба подвида объединяет одно: посягающим выступает субъект, действия которого атрибутируются государству. Отсюда следует принципиальнейший теоретический вывод, который должен, по мнению автора, лечь в основу института: вооруженное сопротивление досмотровой или абордажной партии иностранного государственного судна недопустимо ни при каких обстоятельствах, независимо от правомерности или неправомерности действий этого государства. Обоснование двоякое. Во-первых, право на самооборону в межгосударственных отношениях (ст. 51 Устава ООН) принадлежит государству, а не судовладельцу и не охранной команде; частное лицо не может осуществлять его от имени государства флага. Во-вторых, неправомерное задержание судна порождает международную ответственность задерживающего государства и разрешается средствами, предусмотренными частью XV Конвенции 1982 г. (включая незамедлительное освобождение судна и экипажа по статье 292 в порядке производства в Международном трибунале по морскому праву), а также дипломатическими и судебными средствами, но не встречным вооруженным насилием, которое неизбежно повлечет гибель людей, утрату судна и переквалификацию инцидента в вооруженное нападение на государство.

Иными словами, институт вооруженной охраны коммерческого судна должен быть построен на строгом разграничении посягательства частного (против которого сила применима) и посягательства публичного (против которого сила неприменима, а применимы правовые средства). Отсутствие такого разграничения в действующих руководствах ИМО и в национальном законодательстве создает реальную опасность катастрофического инцидента, способного стать поводом к межгосударственному вооруженному конфликту. Задача правовой науки — сформулировать это разграничение до, а не после такого инцидента.

Доктринальный анализ: конкурирующие позиции последнего десятилетия. Обзор литературы 2015–2025 гг. позволяет выделить четыре основные доктринальные позиции.

Первая — регуляторно-оптимистическая. Ее сторонники исходят из того, что нормативный вакуум является временным и заполняется постепенно снизу вверх: через стандарты ИСО, аудит ICoCA, требования страховщиков и типовые контракты. Эту логику воплощают прежде всего сами отраслевые документы — стандарт ISO 28007-1:2015, руководства ИМО 2012–2015 гг. и Наилучшая практика управления (BMP). Регулирование, по этой логике, уже состоялось, просто оно негосударственное. Автор настоящей статьи полагает эту позицию методологически уязвимой: рыночная эффективность нормы не тождественна ее правовой силе, а отраслевой стандарт не создает публично-правовой ответственности и не разрешает межгосударственных коллизий.

Вторая — критико-суверенная. Ее аргументы представлены, в частности, в работах И. Даттон, а также Э. Придди и С. Кейси-Маслена, анализирующих пробелы в регулировании деятельности частных морских охранных компаний. Суть позиции: приватизация вооруженного насилия на море подрывает монополию государства на легитимное принуждение и создает пространство безнаказанности, поскольку частная охранная компания зарегистрирована в одной юрисдикции, судно — под флагом второй, персонал — граждане третьей, инцидент происходит в открытом море, а потерпевшие — граждане четвертой. Эта конфигурация практически исключает эффективное привлечение к ответственности. Дело «Seaman Guard Ohio» и дело «Enrica Lexie» — эмпирические подтверждения тезиса. Позиция представляется в значительной мере обоснованной, хотя и не предлагает конструктивной альтернативы в условиях, когда государство фактически не способно защитить свой торговый флот.

Третья — доктрина «морской безопасности» как самостоятельной концептуальной рамки. К. Бюгер и Т. Эдмундс в серии работ (2015–2024 гг.) обосновали maritime security как многомерное понятие, охватывающее одновременно национальную безопасность, экономическое развитие, морскую среду и человеческую безопасность. Применительно к нашей теме эта школа дает важный методологический инструмент: она позволяет объяснить, почему вооруженная охрана судна не сводится ни к правоохране, ни к военному делу, ни к частной безопасности, а представляет собой гибридное явление, которому и должна соответствовать гибридная (комплексная) правовая конструкция.

Четвертая — гуманитарно-правовая, актуализировавшаяся в последние годы. Работы Дж. Краски и Р. Педрозо, включая подготовленное с их участием Ньюпортское руководство по праву морской войны 2023 г., и А. Лотта ставят в центр вопрос о статусе торгового судна и находящегося на нем персонала в условиях вооруженного конфликта на море и гибридных угроз; А. Петриг и С. Галани — вопрос о защите прав человека при применении силы и задержании на море. Именно эта школа наиболее близко подошла к постановке ключевой проблемы: наличие вооруженной охраны на борту потенциально изменяет статус судна. Однако и она не предложила пока целостной конструкции института.

В отечественной литературе вооруженная охрана судов затрагивается преимущественно в контексте борьбы с пиратством и правового режима частной охранной деятельности; работы, в которых она рассматривалась бы как самостоятельный правовой институт, автору неизвестны. Для статуса вооруженного персонала в условиях вооруженного конфликта существенно соотношение норм международного гуманитарного права и международного права прав человека, исследованное В.Н. Русиновой. Автор настоящей статьи в предшествующих работах обосновывал необходимость выделения морской безопасности в самостоятельный предмет правового регулирования и постановки вопроса о правовом статусе вооруженного персонала на борту.

Критическая оценка состояния доктрины: несмотря на значительный объем литературы, вооруженная охрана коммерческого судна до сих пор не концептуализирована как правовой институт. Ее исследуют либо как криминологическую проблему (контекст пиратства), либо как проблему приватизации насилия (контекст ЧВОК), либо как элемент административного регулирования (лицензирование). Практически отсутствуют работы, рассматривающие ее как самостоятельную правовую категорию с собственным предметом, принципами и внутренней структурой. Восполнение этого пробела и составляет теоретическую задачу настоящего исследования.

Основные теоретические положения института. На основе проведенного анализа предлагаются следующие теоретические положения, которые могут, по мнению автора, лечь в основу дальнейшего совершенствования норм международного права.

Положение первое (о правовой природе). Вооруженная охрана коммерческого морского судна представляет собой комплексный межотраслевой правовой институт, а не совокупность технических правил. Его нормативную основу образуют нормы международного морского права (юрисдикция государства флага, свобода судоходства, режим проливов), международного гуманитарного права (статус гражданского лица и гражданского объекта), международного уголовного права (пиратство, терроризм на море), права международной ответственности (атрибуция деяния государству) и национального публичного и частного права (лицензирование, оружие, необходимая оборона, трудовые и договорные отношения, страхование).

Положение второе (о предмете). Предметом института являются общественные отношения, возникающие в связи с размещением, содержанием и применением вооруженного персонала на борту судна, эксплуатируемого в коммерческих целях, в целях защиты судна, экипажа, пассажиров и груза от противоправного вооруженного насилия. За пределами предмета остаются любые наступательные, правоохранительные и конвоирующие функции.

Положение третье (о принципах). Институт строится на семи принципах: (1) исключительная юрисдикция и ответственность государства флага; (2) единоначалие капитана, сохраняющего всю полноту власти на судне и не передающего командование начальнику охранной команды ни при каких обстоятельствах; (3) сугубо оборонительный характер (ultima ratio) — применение оружия только как крайняя мера после исчерпания пассивных и невооруженных средств защиты; (4) соразмерность и градуированность применения силы; (5) недопустимость применения силы против государственных судов и их персонала; (6) прозрачность и документируемость (обязательная фиксация каждого случая применения оружия и обязательное уведомление государства флага); (7) неотвратимость ответственности — за каждым применением оружия должен стоять определимый субъект ответственности (судовладелец, охранная компания, государство флага).

Положение четвертое (о субъектном составе). Институт объединяет шесть категорий субъектов: государство флага (нормирующий и ответственный субъект); прибрежное и портовое государство (разрешающий и контролирующий субъект в пределах своей юрисдикции); судовладелец и оператор (обязанный субъект); капитан (властный субъект на борту); охранная организация и ее персонал (исполняющий субъект); страховщик и классификационное общество (контролирующие субъекты частноправового характера). Правовой статус каждого требует самостоятельного нормативного оформления.

Положение пятое (о статусе персонала). Вооруженный охранник на борту коммерческого судна не является ни комбатантом, ни наемником, ни должностным лицом правоохранительного органа. Он — гражданское лицо, реализующее право на самооборону и защиту третьих лиц, объем которого определяется правом государства флага. Он не наделен полномочиями по задержанию, преследованию и захвату. Государственный персонал охраны (VPD, ведомственная охрана) сохраняет статус органа государства и

функциональный иммунитет, но его действия прямо атрибутируются государству флага, что и было подтверждено арбитражем по делу «Enrica Lexie».

Положение шестое (о дифференциации режимов по типу посягательства). Ключевое теоретическое новшество, предлагаемое автором: правовой режим применения силы вооруженной охраной должен быть дифференцирован в зависимости от юридической природы посягательства, а не от его интенсивности. Устанавливаются три режима: (а) режим полной самообороны — против частного противоправного насилия (пиратство, вооруженный разбой, террористический акт, совершаемый частными лицами); (б) режим ограниченной самообороны — против нападения организованного вооруженного формирования в контексте вооруженного конфликта, где применение силы допустимо исключительно против попыток абордажа и захвата, но не против средств воздушного и ракетного нападения, поскольку последнее означает вступление в военные действия; (в) режим полного запрета применения силы — против государственных судов и их персонала, независимо от правомерности их действий, с обязательным переходом к правовым и дипломатическим средствам защиты.

Положение седьмое (о нормативной ценности неформальных кодификаций). Санремское руководство 1994 г., равно как и Ньюпортский свод 2023 г., циркуляры ИМО, стандарт ИСО 28007, Документ Монтрё и Международный кодекс поведения ЧОК не являются источниками международного права. Они образуют доктринально-стандартизационный слой, обладающий существенной убеждающей силой и способный служить материалом для будущей кодификации, но не заменяющий ее. Правовая позиция, основанная исключительно на ссылке на эти акты, юридически несостоятельна.

Положение восьмое (об ответственности). Необходимо законодательное закрепление презумпции ответственности судовладельца за действия нанятой им охранной организации (модель ответственности за действия лица, привлеченного к исполнению обязательства), с правом регресса и обязательным страхованием ответственности. Публично-правовая модель охраны требует, напротив, прямого закрепления ответственности государства флага и механизма компенсации.

Положение девятое (о плавучих арсеналах). Совершенно неурегулированной остается практика плавучих арсеналов — судов, служащих для хранения оружия охранных команд в открытом море в целях обхода запретов на ввоз оружия в порты прибрежных государств. Плавучие арсеналы находятся в правовом вакууме, порождая риски утраты контроля над оружием и его попадания к негосударственным вооруженным формированиям. Их режим должен стать обязательным элементом любой будущей кодификации.

Перспективы международно-правового регулирования: реалистическая оценка. Логика юридического исследования требовала бы завершить его призывом к разработке универсальной конвенции о вооруженной охране коммерческих судов. Автор считает необходимым воздержаться от такого призыва, поскольку он не соответствовал бы реальной военно-политической обстановке.

Обстановка в мире, сложившаяся к середине 2020-х годов, является для международного договорного нормотворчества откровенно неблагоприятной. Кризис многосторонности приобрел системный характер: Совет Безопасности ООН парализован противостоянием постоянных членов; международные организации, включая ИМО, все чаще становятся ареной политической конфронтации, а не площадкой согласования интересов; принцип консенсуса, лежащий в основе работы Комитета по безопасности на море, в условиях блоковой поляризации превращается из механизма согласия в механизм блокирования. Односторонние ограничительные меры, применяемые в обход Совета Безопасности, разрушают саму идею согласованного правопорядка на море. Вооруженные конфликты и режимы санкционного давления породили категорию «теневого флота», в

отношении которой государства демонстрируют готовность действовать вне рамок Конвенции 1982 г.

В таких условиях предположение о скором заключении универсальной конвенции по вооруженной охране судов является утопическим. Более того, попытка запустить переговорный процесс в текущей конъюнктуре может привести к результату худшему, чем отсутствие договора: к легитимации права досмотра по санкционным основаниям, к размыванию исключительной юрисдикции государства флага и к закреплению за отдельными группами государств «полицейских» полномочий в открытом море.

Отсюда — стратегический вывод: развитие института в обозримой перспективе будет происходить не по договорному, а по трем альтернативным путям.

Путь первый — национально-правовой. Государства флага будут самостоятельно кодифицировать институт в национальном законодательстве. Задача доктрины — обеспечить содержательную сходимость национальных решений, предложив общую теоретическую конструкцию, которая может быть воспринята различными правопорядками независимо друг от друга. Именно поэтому теоретические положения, сформулированные в разделе 9, имеют не абстрактно-академическое, а прикладное значение.

Путь второй — региональный и коалиционный. В отсутствие универсального договора реалистичны региональные соглашения и меморандумы: расширение Джибутийского кодекса поведения (с Джиддинской поправкой 2017 г.) на вопросы вооруженной охраны, соглашения в рамках региональных объединений, взаимное признание лицензий и сертификатов охранных компаний.

Путь третий — стандартизационно-страховой. Он уже действует и будет усиливаться: требования клубов взаимного страхования, синдикатов военных рисков, фрахтователей и классификационных обществ формируют фактически обязательные правила. Задача права — не игнорировать этот слой, а инкорпорировать его в национальное законодательство, придав отраслевым стандартам юридическую силу через отсылочные нормы.

Возможная правовая реакция Российской Федерации, БРИКС и ШОС. Российская Федерация находится в особом положении: значительная часть ее морского экспорта осуществляется по маршрутам, проходящим через зоны повышенного риска, а российские суда и суда, перевозящие российские грузы, стали основным объектом ретивых санкционных задержаний. Это создает не только экономическую, но и прямую международно-правовую повестку.

Представляется целесообразным комплекс мер национально-правового характера. Первое — принятие специального федерального закона о вооруженной защите судов, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации, который систематизировал бы разрозненные нормы, установил статус персонала охраны, правила применения оружия, порядок его хранения и перемещения, механизм отчетности и ответственности. Второе — нормативное закрепление разграничения режимов применения силы по типу посягательства (положение шестое настоящей статьи) с императивным запретом вооруженного сопротивления органам иностранного государства и с одновременным установлением обязательного порядка немедленного уведомления, документирования и последующего использования правовых средств защиты. Третье — расширение допуска к охранной деятельности на море, включая возможность создания специализированных охранных организаций с государственным участием, поскольку ресурс ведомственной охраны Минтранса объективно ограничен. Четвертое — законодательное решение вопроса о защите судов, находящихся в собственности или под управлением российских лиц, но плавающих под иностранными флагами. Пятое — активное использование процессуальных средств: обращение в Международный трибунал по морскому праву с требованием о незамедлительном освобождении задержанных судов и

экипажей (ст. 292 Конвенции 1982 г.), инициирование арбитражных процедур по Приложению VII, предъявление требований о возмещении вреда. Систематическое использование этих средств имеет не только компенсационное, но и правообразующее значение: оно формирует практику, противодействующую попыткам легитимировать досмотр по санкционным основаниям.

Формат БРИКС в его расширенном составе объединяет государства, суммарно контролирующие значительную долю мирового торгового тоннажа, экипажного рынка и морского экспорта, включая государства, непосредственно затронутые практикой санкционных задержаний, и государства, расположенные по обе стороны ключевых проливов. Это создает объективную основу для согласованной правовой реакции. Ее возможные элементы: (1) совместное заявление о недопустимости расширительного толкования статьи 110 Конвенции 1982 г. и о непризнании односторонних ограничительных мер в качестве основания для осмотра и задержания судов в открытом море — такое заявление имело бы значение согласованной практики и противодействовало бы формированию противоположного обычая; (2) разработка модельных правил вооруженной защиты торговых судов государств БРИКС, включая единые правила применения силы и взаимное признание сертификатов охранных организаций; (3) создание реестра аккредитованных морских охранных организаций БРИКС — с учетом того, что Индия является крупнейшим поставщиком кадров для мирового рынка морской охраны, а также обладает собственным болезненным опытом (дела «Enrica Lexie» и «Seaman Guard Ohio»), ее участие в такой инициативе представляется и возможным, и осмысленным; (4) координация действий по незамедлительному освобождению задержанных судов и экипажей, включая совместное вступление в дела в качестве третьих сторон.

Шанхайская организация сотрудничества традиционно ориентирована на континентальную повестку, однако состав ее участников — включая государства, чья экономика критически зависит от морских перевозок через Ормузский пролив и Малаккский пролив, — делает морское измерение неизбежным. Реалистичные направления: (1) расширение мандата Региональной антитеррористической структуры на морскую составляющую в части противодействия террористическим актам против судоходства, что позволило бы решать вопрос о вооруженной охране в антитеррористической, а не в военной логике; (2) институционализация уже сложившейся практики совместных военно-морских учений в зоне Ормузского пролива и Оманского залива, придание им характера постоянного механизма обеспечения безопасности судоходства; (3) выработка совместной позиции по правовому режиму проливов, используемых для международного судоходства, с акцентом на недопустимость произвольного ограничения транзитного прохода; (4) разработка модельного закона о вооруженной защите торговых судов, который мог бы быть рекомендован к имплементации государствами-участниками, — этот путь тем более реалистичен, что он не требует заключения международного договора и не подпадает под блокирующие механизмы универсальных организаций.

Особо следует подчеркнуть: предлагаемая линия не является конфронтационной. Она направлена не на создание альтернативного морского правопорядка, а, напротив, на защиту действующего — конвенционного — правопорядка от эрозии, вызванной односторонними действиями. Основной правовой аргумент здесь — верность Конвенции 1982 г., а не отступление от нее.

Проведенное исследование позволяет сформулировать следующие выводы. Первое. Вооруженная охрана коммерческого морского судна должна быть признана самостоятельной правовой категорией и комплексным межотраслевым правовым институтом. Ее сведение к техническому приложению антипиратской повестки не соответствует ни современной практике, ни характеру возникающих правовых проблем.

Второе. Институт находится в состоянии нормативного вакуума, который маскируется, но не заполняется массивом актов «мягкого права», отраслевых стандартов и корпоративных кодексов. Ни одна универсальная норма, обладающая юридически обязательной силой, специально не регулирует вооруженную охрану коммерческого судна.

Третье. Санремское руководство 1994 г. не является источником права. Это доктринальный акт, обобщающий опыт и реконструирующий обычай; наличие конкурирующей экспертной кодификации (Ньюпортский свод 2023 г.) окончательно подтверждает его доктринальную, а не нормативную природу. Институт вооруженной охраны не может получить международно-правовое основание из Санремского руководства.

Четвертое. Центральное теоретическое положение института — дифференциация правовых режимов применения силы по юридической природе посягательства, а не по его интенсивности: полная самооборона против частного насилия, ограниченная самооборона против негосударственного вооруженного формирования в контексте вооруженного конфликта, полный запрет применения силы против органов иностранного государства.

Пятое. Наличие вооруженной охраны на борту не является юридически нейтральным: при определенных условиях оно способно изменить статус судна в контексте вооруженного конфликта, лишив его защиты, предоставляемой гражданскому объекту. Средство защиты может превратиться в правовое основание нападения — и это обстоятельство должно быть прямо отражено в правилах применения силы.

Шестое. Практика ретивого задержания коммерческих судов со ссылкой на односторонние ограничительные меры не имеет основания в Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., перечень оснований права на осмотр в статье 110 которой является исчерпывающим. Однако противодействие этой практике лежит исключительно в правовой, а не в силовой плоскости; вооруженное сопротивление государственному судну недопустимо и контрпродуктивно.

Седьмое. Военно-политическая обстановка в мире является крайне неблагоприятной для заключения универсального международного соглашения по данному предмету, и рассчитывать на его скорое появление нереалистично. Более того, запуск переговорного процесса в текущей конъюнктуре сопряжен с риском легитимации санкционного досмотра и эрозии исключительной юрисдикции государства флага.

Восьмое. Реалистичный путь развития института — национально-правовая кодификация при доктринально обеспеченной сходимости национальных решений, региональные и коалиционные соглашения, а также инкорпорация отраслевых стандартов в национальное право через отсылочные нормы.

Девятое. Для Российской Федерации первоочередной задачей является принятие специального федерального закона о вооруженной защите судов под Государственным флагом Российской Федерации, а также систематическое использование процессуальных средств Конвенции 1982 г. для противодействия неправомерным задержаниям. Согласованная правовая реакция государств БРИКС и ШОС — в форме совместных заявлений, модельных правил и взаимного признания сертификатов — представляется наиболее реалистичным инструментом формирования практики, защищающей конвенционный правопорядок на море.

Десятое, и главное. Задача правовой науки в данной области носит превентивный характер. Вооруженная охрана коммерческого судна — это институт, в котором цена теоретической неточности измеряется человеческими жизнями и риском межгосударственного конфликта. Сформулировать правовые пределы применения силы на борту торгового судна необходимо до, а не после инцидента, который сделает эту необходимость очевидной для всех.

Пристатейный библиографический список:

1. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (заключена в г. Монтего-Бее 10 декабря 1982 г.) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 1997. – № 48. – Ст. 5493.
2. Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства (заключена в г. Риме 10 марта 1988 г.) // Бюллетень международных договоров. – 2002. – № 1. – С. 3–13.
3. Протокол 2005 года к Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства (принят в г. Лондоне 14 октября 2005 г.). – Текст : электронный. – URL: https://www.imo.org (дата обращения: 10.07.2026).
4. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года (СОЛАС-74) с поправками. Глава XI-2 и Международный кодекс по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС). – Санкт-Петербург : ЦНИИМФ, 2020. – 424 с.
5. Парижская декларация о принципах международного морского права (подписана в г. Париже 16 апреля 1856 г.) // Международное право в документах / составитель Н.Т. Блатова. – Москва : Юридическая литература, 1982. – С. 522.
6. Конвенция о превращении торговых судов в суда военные (VII Гаагская конвенция 1907 г.) // Действующее международное право : в 3 томах / составители Ю.М. Колосов, Э.С. Кривчикова. – Москва : Издательство Московского независимого института международного права, 1997. – Т. 2. – С. 573–575.
7. Международная конвенция о борьбе с вербовкой, использованием, финансированием и обучением наемников (принята Резолюцией 44/34 Генеральной Ассамблеи ООН от 4 декабря 1989 г.). – Текст : электронный. – URL: https://www.un.org (дата обращения: 10.07.2026).
8. Статьи об ответственности государств за международно-противоправные деяния (приняты Резолюцией 56/83 Генеральной Ассамблеи ООН от 12 декабря 2001 г.). – Текст : электронный. – URL: https://www.un.org (дата обращения: 10.07.2026).
9. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации : Федеральный закон от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ (ред. от 2025 г.) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 1999. – № 18. – Ст. 2207.
10. О ведомственной охране : Федеральный закон от 14 апреля 1999 г. № 77-ФЗ (ред. от 2025 г.) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 1999. – № 16. – Ст. 1935.
11. О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам обеспечения транспортной безопасности : Федеральный закон от 3 февраля 2014 г. № 15-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2014. – № 6. – Ст. 566.
12. О транспортной безопасности : Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ (ред. от 2025 г.) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2007. – № 7. – Ст. 837.
13. О частной детективной и охранной деятельности в Российской Федерации : Закон Российской Федерации от 11 марта 1992 г. № 2487-1 (ред. от 2025 г.) // Ведомости Съезда народных депутатов Российской Федерации и Верховного Совета Российской Федерации. – 1992. – № 17. – Ст. 888.
14. Уголовный кодекс Российской Федерации : Федеральный закон от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ (ред. от 2025 г.) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 1996. – № 25. – Ст. 2954.
15. Скаридов, А. С. Морское право : учебник для вузов : в 2 частях / А. С. Скаридов. – 3-е издание, переработанное и дополненное. – Москва : Юрайт, 2019. – Часть 1. Международное морское право. – 402 с. – Текст : непосредственный.
16. Скаридов, А. С. Морская безопасность : правовые аспекты обеспечения / А. С. Скаридов. – Текст : непосредственный // Транспортное право и безопасность. – 2021. – № 3 (39). – С. 79–91.
17. Скаридов, А. С. Правовой режим морских пространств и вызовы «серых зон» / А. С. Скаридов. – Текст : непосредственный // Вестник Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова. – 2023. – Т. 15, № 4. – С. 640–652.
18. Русинова В.Н. Права человека в вооруженных конфликтах: проблемы соотношения норм международного гуманитарного права и международного права прав человека: монография. - М.: Статут, 2015. - 384 с.
19. Bueger, C. What is maritime security? / C. Bueger. – Text : direct // Marine Policy. – 2015. – Vol. 53. – P. 159–164.

20. Bueger, C. Beyond seablindness : a new agenda for maritime security studies / C. Bueger, T. Edmunds. – Text : direct // International Affairs. – 2017. – Vol. 93, № 6. – P. 1293–1311.
21. Bueger, C. Understanding maritime security / C. Bueger, T. Edmunds. – Oxford : Oxford University Press, 2024. – 288 p. – Text : direct.
22. Kraska, J. International Maritime Security Law / J. Kraska, R. Pedrozo. – Leiden ; Boston : Martinus Nijhoff Publishers, 2013. – 939 p. – Text : direct.
23. Kraska, J. The Newport Manual on the Law of Naval Warfare / J. Kraska, R. Pedrozo, D. Letts, W. Heintschel von Heinegg [et al.]. – Text : electronic // International Law Studies. – 2023. – Vol. 101. – URL: https://digital-commons.usnwc.edu/ils/vol101/iss1/ (дата обращения: 02.11.2026).
24. Klein, N. Maritime Security and the Law of the Sea / N. Klein. – Oxford : Oxford University Press, 2011. – 400 p. – Text : direct.
25. Petrig, A. Human Rights and Law Enforcement at Sea : Arrest, Detention and Transfer of Piracy Suspects / A. Petrig. – Leiden : Brill Nijhoff, 2014. – Text : direct.
26. Galani, S. Somali Piracy and the Human Rights of Seafarers / S. Galani. – Text : direct // Netherlands Quarterly of Human Rights. – 2016. – Vol. 34, № 1. – P. 71–98.
27. Guilfoyle, D. Shipping Interdiction and the Law of the Sea / D. Guilfoyle. – Cambridge : Cambridge University Press, 2009. – 424 p. – Text : direct.
28. Papastavridis, E. The Interception of Vessels on the High Seas : Contemporary Challenges to the Legal Order of the Oceans / E. Papastavridis. – Oxford : Hart Publishing, 2013. – 384 p. – Text : direct.
29. Spearin, C. Private Military and Security Companies and States : Force Divided / C. Spearin. – Cham : Palgrave Macmillan, 2017. – 232 p. – Text : direct.
30. Dutton, Y. M. Gunslingers on the High Seas : A Call for Regulation / Y. M. Dutton. – Text : direct // Duke Journal of Comparative & International Law. – 2013. – Vol. 24, № 1. – P. 107–160.
31. Priddy, A. Counter-piracy Operations by Private Maritime Security Contractors : Key Legal Issues and Challenges / A. Priddy, S. Casey-Maslen. – Text : direct // Journal of International Criminal Justice. – 2012. – Vol. 10, № 4. – P. 839–856.
32. Lott, A. Hybrid Threats and the Law of the Sea : Use of Force and Discriminatory Navigational Restrictions in Straits / A. Lott. – Leiden : Brill Nijhoff, 2022. – 296 p. – Text : direct.
33. San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea / edited by L. Doswald-Beck. – Cambridge : Cambridge University Press, 1995. – 257 p. – Text : direct.
34. Revised interim guidance to shipowners, ship operators and shipmasters on the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area : MSC.1/Circ.1405/Rev.2. – London : International Maritime Organization, 2012. – Text : electronic. – URL: https://www.imo.org (дата обращения: 10.07.2026).
35. Revised interim recommendations for flag States regarding the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area : MSC.1/Circ.1406/Rev.3. – London : International Maritime Organization, 2015. – Text : electronic. – URL: https://www.imo.org (дата обращения: 10.07.2026).
36. Interim guidance to private maritime security companies providing privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area : MSC.1/Circ.1443. – London : International Maritime Organization, 2012. – Text : electronic. – URL: https://www.imo.org (дата обращения: 10.07.2026).
37. ISO 28007-1:2015. Ships and marine technology – Guidelines for Private Maritime Security Companies (PMSC) providing privately contracted armed security personnel (PCASP) on board ships. – Geneva : International Organization for Standardization, 2015. – 24 p. – Text : direct.
38. The Montreux Document on Pertinent International Legal Obligations and Good Practices for States Related to Operations of Private Military and Security Companies during Armed Conflict. – Geneva : ICRC ; Federal Department of Foreign Affairs of Switzerland, 2008. – 45 p. – Text : direct.
39. The Enrica Lexie Incident (Italy v. India) : Award of 21 May 2020. PCA Case No. 2015-28. – The Hague : Permanent Court of Arbitration, 2020. – Text : electronic. – URL: https://pca-cpa.org (дата обращения: 10.07.2026).
40. BMP Maritime Security (BMP MS) / BIMCO, ICS, IMCA, INTERCARGO, INTERTANKO, OCIMF. – 2025. – Text : electronic. – URL: https://www.bimco.org (дата обращения: 02.11.2026).
41. Wet van 15 mei 2019, houdende regels over de inzet van gewapende particuliere maritieme beveiligers ter bescherming van Nederlandse koopvaardijschepen (Wet ter bescherming koopvaardij) // Staatsblad. – 2019. – № 186.



«10 лет в строю»

РАЗДЕЛ III. МЕНЕДЖМЕНТ НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ

Для цитирования: ***Скаридова М.А.*** Правовая регламентация предпринимательской деятельности на внутреннем водном транспорте / ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова // Океанский менеджмент. – 2026. - № 3(37). – С.52-60.

Скаридова М.А.
Skaridova M.A.
Старший преподаватель
Кафедры международного и морского права
ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова

ПРАВОВАЯ РЕГЛАМЕНТАЦИЯ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА ВНУТРЕННЕМ ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ

Аннотация. В статье рассматривается правовая регламентация предпринимательской деятельности на внутреннем водном транспорте Российской Федерации по состоянию на 1 октября 2026 г. Цель исследования — выявить систему публично-правовых и частноправовых средств, определяющих условия доступа на рынок услуг внутреннего водного транспорта, порядок осуществления и ответственность его участников, и сформулировать предложения по ее совершенствованию. Использованы формально-юридический, системный и сравнительно-правовой методы. Показано, что правовой режим предпринимательства на внутреннем водном транспорте сочетает общие нормы гражданского законодательства с транспортным уставом — Кодексом внутреннего водного транспорта РФ, законодательством о лицензировании, естественных монополиях, транспортной безопасности и государственном контроле. Проанализированы изменения 2022–2026 гг.: правовой режим автономных судов, договор технического управления судном, новые правила создания и открытия речных портов, электронные перевозочные документы, полномочия субъектов РФ по организации регулярных перевозок. Сделан вывод о том, что нормативная база в целом сформирована, однако стратегическое планирование отстает от фактического состояния отрасли, понятийный аппарат не согласован, а система страхования ответственности судовладельца на внутренних водных путях остается неполной. Предложены меры по актуализации Стратегии развития внутреннего водного транспорта, унификации терминологии и введению обязательного страхования ответственности судовладельцев за вред окружающей среде.
Ключевые слова: внутренний водный транспорт, предпринимательская деятельность, Кодекс внутреннего водного транспорта РФ, перевозчик, судовладелец, речной порт, лицензирование, естественные монополии, автономное судно, государственный контроль.

LEGAL REGULATION OF ENTREPRENEURIAL ACTIVITY IN INLAND WATER TRANSPORT

Abstract. The article examines the legal regulation of entrepreneurial activity in the inland water transport of the Russian Federation as of 1 October 2026. The aim is to identify the system of public-law and private-law instruments that determine market access, the conduct of business and the liability of participants in inland water transport, and to propose ways to improve it. Formal legal, systemic and comparative methods are used. The legal regime combines general civil law with the transport charter — the Inland Water Transport Code of the Russian Federation — and with the legislation on licensing, natural monopolies, transport security and state control. The changes of 2022–2026 are analysed: the legal regime of autonomous vessels, the ship technical management contract, new rules on establishing and opening river ports, electronic transport documents and the powers of the constituent entities to organise scheduled services. The author concludes that the regulatory framework is largely in place, but strategic planning lags behind the actual state of the industry, the terminology is inconsistent, and liability insurance of shipowners on inland waterways remains incomplete. Measures are proposed to update the Inland Water Transport Development Strategy, harmonise terminology and introduce compulsory insurance of shipowners' liability for environmental damage.
Keywords: inland water transport, entrepreneurial activity, Inland Water Transport Code of the Russian Federation, carrier, shipowner, river port, licensing, natural monopolies, autonomous vessel, state control.

Внутренний водный транспорт традиционно рассматривается как наиболее экономичный и экологически безопасный вид транспорта для перевозки массовых грузов на значительные расстояния. Эксплуатируемая сеть внутренних водных путей России, по данным Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 г., составляет 101,7 тыс. км [9]. Вместе с тем отрасль переживает непростой период: по данным

Минэкономразвития России, в 2025 г. объем перевозок грузов внутренним водным транспортом составил 90,6 млн т, сократившись на 14 % к предыдущему году, тогда как перевозки пассажиров выросли на 6,4 % и достигли 12,9 млн человек. Для сравнения: Стратегия, принятая в 2016 г., исходила из возможного роста грузовой базы до 242 млн т к 2030 г. [9]. Разрыв между плановыми ориентирами и фактическими показателями заставляет внимательнее присмотреться к правовым условиям, в которых действуют судоходные компании, операторы речных портов и иные субъекты предпринимательства.

Правовое регулирование внутреннего водного транспорта в доктрине исследовано заметно менее подробно, чем морского [23]. Внимание исследователей сосредоточено либо на договоре перевозки, либо на технических и экономических аспектах функционирования отрасли [11; 20; 24]. Работы, в которых предпринимательская деятельность на внутреннем водном транспорте рассматривалась бы как целостный объект правовой регламентации, немногочисленны; при этом законодательство в 2022–2026 гг. изменилось существенно. Были урегулированы эксплуатация автономных судов, договор технического управления судном, создание, открытие и закрытие речных портов, расширены полномочия субъектов Российской Федерации по организации регулярных перевозок.

Цель статьи — выявить систему правовых средств, определяющих доступ на рынок услуг внутреннего водного транспорта, порядок осуществления предпринимательской деятельности и ответственность ее участников, и сформулировать предложения по совершенствованию законодательства. Методологическую основу составили формально-юридический, системный и сравнительно-правовой методы. Нормативной базой послужили Гражданский кодекс РФ, Кодекс внутреннего водного транспорта РФ (далее — КВВТ РФ) в редакции 2026 г., федеральные законы о лицензировании, естественных монополиях, транспортной безопасности и государственном контроле, документы стратегического планирования.

Исходным для понимания предмета исследования является легальное определение предпринимательской деятельности как самостоятельной, осуществляемой на свой риск деятельности, направленной на систематическое получение прибыли от пользования имуществом, продажи товаров, выполнения работ или оказания услуг (п. 1 ст. 2 Гражданского кодекса РФ) [1]. Применительно к внутреннему водному транспорту это прежде всего оказание транспортных услуг: перевозка грузов, пассажиров и багажа, буксировка, перевалка грузов, обслуживание судов в портах, а также сдача судов в аренду и управление ими. В доктрине предпринимательского права подчеркивается, что такая деятельность осуществляется в условиях сочетания частноправовых и публично-правовых начал, а интенсивность государственного вмешательства определяется значимостью соответствующего рынка для общества [14; 15]. Транспорт в этом смысле — классический пример отрасли с высокой плотностью публично-правового регулирования.

Специальное регулирование начинается с определения сферы действия КВВТ РФ. Кодекс регулирует отношения, возникающие между организациями внутреннего водного транспорта, грузоотправителями, грузополучателями, пассажирами и другими физическими и юридическими лицами при осуществлении судоходства на внутренних водных путях, и определяет их права, обязанности и ответственность (ст. 1) [3]. Сам внутренний водный транспорт определяется как вид транспорта, представляющий собой производственно-технологический комплекс с входящими в него организациями, осуществляющими судоходство и иную связанную с ним деятельность на внутренних водных путях (ст. 3). Внутренние водные пути — это пути сообщения, определяемые Правительством РФ. Тем самым пространственная сфера действия кодекса задается не географией, а публично-правовым актом, что важно для судов смешанного (река — море) плавания: на участках, соответствующих условиям морского судоходства, вопросы безопасности регулируются Кодексом торгового мореплавания РФ, а договорные отношения — КВВТ РФ (п. 4 ст. 1).

Кодекс использует несколько понятий для обозначения субъектов предпринимательства. Судовладелец — гражданин РФ или российское юридическое лицо, эксплуатирующие судно под Государственным флагом РФ от своего имени независимо от того, являются ли они собственниками судна. Перевозчик — юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, взявшие на себя по договору перевозки обязанность доставить груз, пассажира или багаж. Оператор порта или причала — транспортная организация, осуществляющая эксплуатацию порта или причала, операции с грузами (в том числе их перевалку), обслуживание судов и пассажиров (ст. 3). Буксировщик определяется через договор буксировки (ст. 88). Кроме того, законодательство широко оперирует понятиями «организация внутреннего водного транспорта» и «транспортная организация», содержание которых не раскрыто. Как показывает К. К. Бурдин, термин «транспортная организация» многозначен и используется в законодательстве непоследовательно [12]; применительно к внутреннему водному транспорту это порождает неопределенность в вопросе о круге лиц, на которых распространяются публично-правовые обязанности отрасли.

Субъектов предпринимательства на внутреннем водном транспорте необходимо отличать от участников отношений, выполняющих публичные функции. Администрации бассейнов внутренних водных путей — федеральные бюджетные учреждения, которые содержат внутренние водные пути, осуществляют государственный портовый контроль и регистрацию судов в Государственном судовом реестре (ст. 3, 17 КВВТ РФ) [3]. Их деятельность, хотя и связана с взиманием платы за пользование инфраструктурой, не является предпринимательской. Государственное регулирование отрасли осуществляет федеральный орган исполнительной власти в области транспорта непосредственно или через подведомственные организации (ст. 4), а федеральный государственный контроль (надзор) — Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (ст. 4.1). Сложность и многоуровневость этой системы отмечаются в литературе [25].

Доступ субъекта предпринимательства на рынок услуг внутреннего водного транспорта обусловлен несколькими группами публично-правовых требований: к судну, к виду деятельности и к безопасности.

Регистрация судна и флаг. Судно подлежит государственной регистрации в одном из реестров: Государственном судовом реестре, реестре маломерных судов, реестре арендованных иностранных судов, Российском международном реестре судов или реестре строящихся судов (п. 1 ст. 16 КВВТ РФ) [3]. Регистрацию в Государственном судовом реестре осуществляют администрации бассейнов, а регистрацию маломерных судов с 2025 г. регулирует Федеральный закон от 03.02.2025 № 4-ФЗ «О безопасности людей на водных объектах». Существенное значение для предпринимательства имеет п. 2.1 ст. 16: суда, построенные российскими судостроительными организациями после 1 января 2010 г., могут регистрироваться в Российском международном реестре судов, в том числе при использовании в сообщении между портами на внутренних водных путях и между морскими и речными портами. Такая регистрация, осуществляемая капитанами морских портов, открывает доступ к налоговым преференциям: в частности, для выплат членам экипажей таких судов установлен нулевой тариф страховых взносов (подп. 4 п. 1, п. 2.3 ст. 427 Налогового кодекса РФ). Тем самым законодатель стимулирует обновление флота за счет отечественных верфей.

Плавание судов под флагами иностранных государств по внутренним водным путям допускается лишь на основании международных договоров РФ или решений федерального органа исполнительной власти в области транспорта; перечень портов, открытых для захода иностранных судов, и водных путей, по которым такое плавание разрешено, устанавливает Правительство РФ (ст. 23.1 КВВТ РФ) [3]. Перевозки по внутренним водным путям, таким образом, по общему правилу резервированы за судами под российским флагом. В 2022 г. статья была дополнена п. 4, позволяющим вводить ответные ограничения в отношении судов смешанного плавания государств, ограничивающих доступ российских судов. Эта норма отражает общую тенденцию: право внутреннего водного транспорта все теснее связано с

внешнеполитическими условиями, а его нормы приобретают функцию защиты национального рынка.

Лицензирование. КВВТ РФ отсылает в вопросах лицензирования к общему законодательству (ст. 5). Федеральный закон «О лицензировании отдельных видов деятельности» относит к лицензируемым деятельность по перевозкам внутренним водным транспортом пассажиров (п. 20 ч. 1 ст. 12) и опасных грузов (п. 21), а также погрузочно-разгрузочную деятельность применительно к опасным грузам на внутреннем водном транспорте (п. 28) [6]. Перевозки иных грузов, буксировка, аренда судов лицензии не требуют. Выбор лицензируемых видов деятельности отражает риск-ориентированный подход: государство контролирует допуск к деятельности там, где ошибка угрожает жизни людей или окружающей среде.

Классификация и техническое наблюдение. Классификацию и освидетельствование судов внутреннего и смешанного (река — море) плавания осуществляет федеральное автономное учреждение «Российское классификационное общество», в которое в 2022 г. был переименован Российский Речной Регистр. Объединение функций по морским и речным судам в одной организации после исключения Российского морского регистра судоходства из Международной ассоциации классификационных обществ отражает курс на опору отрасли на национальные институты.

Транспортная безопасность. Порты на внутренних водных путях, в которых осуществляются посадка и высадка пассажиров или перевалка грузов повышенной опасности, а также судоходные гидротехнические сооружения относятся к объектам транспортной инфраструктуры, а суда, используемые для перевозки пассажиров (кроме маломерных, прогулочных и спортивных парусных) или грузов повышенной опасности, — к транспортным средствам по смыслу Федерального закона «О транспортной безопасности» [5]. Субъекты транспортной инфраструктуры и перевозчики обязаны проводить оценку уязвимости, разрабатывать планы обеспечения транспортной безопасности и нести соответствующие расходы. Для предпринимателя это существенная статья затрат, которая, однако, не компенсируется тарифным регулированием в свободных сегментах рынка.

Государственный контроль. Федеральный государственный контроль (надзор) в области торгового мореплавания и внутреннего водного транспорта охватывает соблюдение обязательных требований безопасности судоходства, лицензионных требований и иных норм; его организация и осуществление регулируются Федеральным законом от 31.07.2020 № 248-ФЗ (ст. 4.1 КВВТ РФ) [7]. Переход к риск-ориентированной модели, профилактическим мероприятиям и новым видам контрольных мероприятий (инспекционный визит, рейдовый осмотр, наблюдение за соблюдением обязательных требований и др.) снижает административную нагрузку на добросовестных перевозчиков, но требует от них выстраивания внутренней системы соответствия обязательным требованиям.

По общему правилу перевозки, буксировка, погрузочно-разгрузочные работы и услуги в речных портах осуществляются за плату, размер которой определяется соглашением сторон (п. 1, 3 ст. 6 КВВТ РФ) [3]. Это соответствует положению ст. 790 ГК РФ о договорном характере провозной платы [2]. Исключения связаны с двумя группами отношений. Во-первых, перевозки пассажиров по государственным и муниципальным контрактам являются перевозками общего пользования, плата за которые устанавливается контрактом с возможностью субсидирования (п. 2 ст. 6). Во-вторых, сборы (тарифы) за услуги в речных портах, оказываемые субъектами естественных монополий, и сборы за пользование инфраструктурой внутренних водных путей регулируются законодательством о естественных монополиях (п. 4, 5 ст. 6). Федеральный закон «О естественных монополиях» относит к соответствующим сферам услуги в транспортных терминалах и портах и услуги по использованию инфраструктуры внутренних водных путей (ст. 4) [4]. Изменениями 2025 г. уточнено, что суда, проходящие без захода в порт, портовые сборы не уплачивают.

Специальное правило о предпринимательской деятельности в порту содержит ст. 59 КВВТ РФ: такая деятельность осуществляется в соответствии с законодательством о внутреннем водном транспорте, правилами перевозок грузов и соглашениями сторон, а в портах общего пользования юридические лица и индивидуальные предприниматели обязаны осуществлять ее по правилам публичного договора [3]. Тем самым оператор порта общего пользования не вправе отказать в заключении договора при наличии возможности оказать услугу и должен устанавливать одинаковые условия для всех потребителей. Статья содержит и особые правила признания доминирующего положения на рынке услуг в речных портах для целей законодательства об иностранных инвестициях в стратегические общества.

Правовой режим речных портов был существенно обновлен в 2023–2025 гг. Федеральным законом от 27.11.2023 № 557-ФЗ введено понятие инфраструктуры речного порта и урегулированы особенности приватизации объектов инфраструктуры внутреннего водного транспорта. Федеральный закон от 31.07.2025 № 307-ФЗ дополнил кодекс статьями 55.1 и 55.2 о создании порта, его открытии и закрытии для оказания услуг и о перечне речных портов РФ. Ранее правовой статус речного порта во многом определялся подзаконными актами и практикой; теперь создание порта и допуск к оказанию в нем услуг получили законодательную основу, что повышает предсказуемость инвестиций в портовую инфраструктуру. Г. В. Колодуб справедливо отмечает, что понятие транспортной инфраструктуры в законодательстве неоднородно и требует интегративного подхода [17]; новые нормы КВВТ РФ можно рассматривать как шаг в этом направлении применительно к речным портам.

Основу частноправового регулирования составляют договоры, закрепленные в КВВТ РФ в развитие гл. 40 ГК РФ. По договору перевозки груза перевозчик обязуется своевременно и в сохранности доставить вверенный ему груз в пункт назначения с соблюдением условий перевозки и выдать его управомоченному лицу, а грузоотправитель — уплатить установленную плату (п. 1 ст. 67) [3]. Заключение договора подтверждается транспортной накладной; по соглашению сторон может оформляться коносамент. Существенным нововведением стала возможность оформлять перевозочные документы в электронной форме с подписанием усиленной квалифицированной электронной подписью и направлением в государственную информационную систему электронных перевозочных документов (п. 5 ст. 67). Систематические перевозки опосредуются договором об организации перевозок (ст. 68).

Перевозка пассажиров оформляется договором перевозки пассажира, а предоставление судна или его части для одного или нескольких рейсов — договором фрахтования (ст. 97). Для экскурсионно-прогулочных и туристских маршрутов допускается оформление путевки или билета на группу. Растущий сегмент речного туризма, включая круизы, ставит вопросы безопасности водных путей и инфраструктуры для обслуживания туристов [21]. Обязательство по буксировке оформляется договором буксировки (ст. 88), а предоставление судна во владение и пользование — договорами аренды судна с экипажем и без экипажа (гл. X).

Важным новшеством для рынка услуг по управлению флотом стал договор технического управления судном (ст. 34.2 КВВТ РФ, введена Федеральным законом от 26.02.2024 № 28-ФЗ). Законодатель признал самостоятельным видом предпринимательской деятельности профессиональное управление судном по поручению судовладельца — обеспечение его технической эксплуатации, комплектования экипажем, соблюдения требований безопасности. В морском судоходстве подобные отношения давно опосредуются стандартными проформами (например, BIMCO SHIPMAN), а теперь получили легальную основу и на внутреннем водном транспорте.

Ответственность участников перевозочных отношений построена по модели, характерной для транспортного права. КВВТ РФ устанавливает ответственность за неподачу транспортных средств и неиспользование поданных судов, за несоблюдение сроков доставки, за утрату, недостачу и повреждение груза и багажа, основания освобождения от ответственности и ее размер (ст. 115–119) [3]. Соглашения перевозчика с грузоотправителем или пассажиром об ограничении или устранении установленной законом ответственности

ничтожны (ст. 122 КВВТ РФ, ст. 793 ГК РФ) [2]. За вред жизни или здоровью пассажира перевозчик выплачивает компенсацию в установленном законом размере (до 2 млн руб.), а его ответственность подлежит обязательному страхованию в соответствии с законодательством об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика (ст. 103.1).

Иначе урегулирована ответственность судовладельца за вред, причиненный имуществу и окружающей среде. Статья 121.1 КВВТ РФ ограничивает ответственность судовладельца за ущерб от загрязнения с судна нефтью и другими веществами и за вред имуществу суммой, зависящей от вместимости судна. Однако в отличие от морского судоходства, где конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1992 г. и о бункерном топливе 2001 г. требуют обязательного страхования или иного финансового обеспечения ответственности, КВВТ РФ такого общего требования не содержит. В результате при неплатежеспособности судовладельца возмещение вреда от разлива на реке, где последствия для водоснабжения и биоресурсов бывают особенно тяжелыми, не гарантировано. Опыт регулирования ограничения ответственности по морским требованиям в зарубежных правопорядках, включая право КНР [22], показывает, что ограничение ответственности оправдано лишь тогда, когда оно сопровождается механизмом обеспечения выплат.

Автономное судоходство. Федеральный закон от 10.07.2023 № 294-ФЗ, вступивший в силу 1 сентября 2024 г., дополнил КВВТ РФ главой VI.1 «Особенности эксплуатации автономных судов» (ст. 41.1–41.8) [8]. Кодекс различает полуавтономные суда (с экипажем на борту, способные плавать без непрерывного несения ходовой вахты) и полностью автономные (без экипажа на борту), вводит фигуры внешнего капитана и внешнего экипажа, компетентной в области автономного судоходства организации, урегулирует лоцманскую проводку автономного судна. Принципиальное значение имеют два правила. Во-первых, за вред, причиненный автономным судном, солидарно отвечают его владелец, собственник, компетентная организация, производитель оборудования и разработчик программного обеспечения (ст. 41.6). Во-вторых, перевозка пассажиров полностью автономными судами не допускается (п. 2 ст. 41.8). Тем самым законодатель распределил риски новой технологии между всеми участниками ее создания и применения и ограничил ее использование сферой грузовых перевозок. Технические исследования подтверждают, что основные риски безэкипажного судоходства связаны с управлением в стесненных акваториях и с отказами систем связи [16; 18]; солидарная ответственность разработчиков в этих условиях является оправданным стимулом к надежности.

Цифровизация. Введение электронных перевозочных документов, речных информационных систем и электронных судовых журналов (последние предусмотрены Федеральным законом от 04.08.2026 № 302-ФЗ, основная часть которого вступает в силу в 2027 г.) снижает транзакционные издержки перевозчиков [24]. Вместе с тем, как показывает Г. И. Шепелин, нормативная база цифровой трансформации водного транспорта пока не охватывает вопросы кибербезопасности, правового режима данных и стандартов совместимости информационных систем [26].

Городские и региональные перевозки. Федеральный закон от 26.07.2026 № 252-ФЗ вводит в КВВТ РФ понятия маршрута, расписания, остановочного пункта и закрепляет полномочия субъектов РФ по организации транспортного обслуживания населения на внутренних водных путях. Для предпринимателей это означает формирование конкурентного рынка регулярных пассажирских перевозок по контрактам с региональными властями, аналогичного рынку городских автобусных перевозок. Социальная функция внутреннего водного транспорта особенно значима для северного завоза: в труднодоступные и арктические районы доставка грузов возможна лишь в короткий навигационный период, что требует особых договорных и бюджетных механизмов [10].

Сравнительный аспект. Опыт Китайской Народной Республики, где внутренний водный транспорт стал одним из факторов экономического роста, показывает значение долгосрочных государственных инвестиций в водные пути и порты при сохранении

конкуренции между перевозчиками [19]. Сравнительно-правовой анализ законодательства Китая и России о внутреннем водном транспорте демонстрирует сходство системообразующих элементов при большей детализации подзаконного регулирования в КНР [13]. Для России это аргумент в пользу сочетания рыночных механизмов в сфере перевозок с активной ролью государства в развитии инфраструктуры. Факторы конкурентоспособности внутреннего водного транспорта — себестоимость перевозок, сезонность, состояние путей и флота — также во многом зависят от государственной инфраструктурной политики [11; 20].

Выводы. Правовая регламентация предпринимательской деятельности на внутреннем водном транспорте имеет комплексный характер: частноправовые нормы ГК РФ и КВВТ РФ о договорах перевозки, буксировки, аренды и технического управления судном сочетаются с публично-правовыми требованиями к регистрации судов, лицензированию, ценообразованию в сферах естественных монополий, транспортной безопасности и государственному контролю. В 2022–2026 гг. законодательство активно обновлялось и в целом отвечает задачам отрасли, в том числе применительно к новым технологиям.

Вместе с тем выявлены проблемы, требующие решения. Во-первых, Стратегия развития внутреннего водного транспорта на период до 2030 г. исходит из прогноза грузовой базы, почти в 2,7 раза превышающего фактический объем перевозок 2025 г. Представляется необходимым принять обновленную стратегию с горизонтом до 2035–2040 гг., учитывающую изменение логистических маршрутов, задачи северного завоза и развитие пассажирских перевозок. Во-вторых, следует унифицировать понятийный аппарат, закрепив в КВВТ РФ определения организации внутреннего водного транспорта и транспортной организации и соотнеся их с понятиями судовладельца, перевозчика и оператора порта. В-третьих, целесообразно ввести обязательное страхование (иное финансовое обеспечение) гражданской ответственности судовладельцев за ущерб от загрязнения внутренних водных путей, по меньшей мере для судов, перевозящих нефть, нефтепродукты и опасные грузы, а также для автономных судов. В-четвертых, с учетом расширения полномочий субъектов РФ по организации регулярных перевозок необходимо обеспечить единые стандарты конкурсных процедур и субсидирования, чтобы региональное регулирование не стало барьером для входа на рынок.

Реализация этих предложений позволит повысить правовую определенность для субъектов предпринимательства и инвестиционную привлекательность внутреннего водного транспорта, роль которого в транспортной системе России в современных условиях объективно возрастает.

Пристатейный библиографический список:

1. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая): федеральный закон от 30.11.1994 № 51-ФЗ (с изм. и доп.) // Собрание законодательства Российской Федерации. — 1994. — № 32. — Ст. 3301.
2. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая): федеральный закон от 26.01.1996 № 14-ФЗ (с изм. и доп.) // Собрание законодательства Российской Федерации. — 1996. — № 5. — Ст. 410.
3. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации: федеральный закон от 07.03.2001 № 24-ФЗ (с изм. и доп. на 01.10.2026) // Собрание законодательства Российской Федерации. — 2001. — № 11. — Ст. 1001.
4. О естественных монополиях: федеральный закон от 17.08.1995 № 147-ФЗ (с изм. и доп.) // Собрание законодательства Российской Федерации. — 1995. — № 34. — Ст. 3426.
5. О транспортной безопасности: федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ (с изм. и доп.) // Собрание законодательства Российской Федерации. — 2007. — № 7. — Ст. 837.
6. О лицензировании отдельных видов деятельности: федеральный закон от 04.05.2011 № 99-ФЗ (с изм. и доп.) // Собрание законодательства Российской Федерации. — 2011. — № 19. — Ст. 2716.
7. О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации: федеральный закон от 31.07.2020 № 248-ФЗ (с изм. и доп.) // Собрание законодательства Российской Федерации. — 2020. — № 31 (ч. I). — Ст. 5007.

8. О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: федеральный закон от 10.07.2023 № 294-ФЗ // Официальный интернет-портал правовой информации. — URL: http://pravo.gov.ru (дата обращения: 01.10.2026).
9. О Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года: распоряжение Правительства Российской Федерации от 29.02.2016 № 327-р // Официальный интернет-портал правовой информации. — URL: http://pravo.gov.ru (дата обращения: 01.10.2026).
10. Баттахов, П. П. Актуальные вопросы правового регулирования Северного завоза в труднодоступные и арктические регионы России / П. П. Баттахов // Транспортное право. — 2026. — № 2. — С. 14–17. — DOI 10.18572/1812-3937-2026-2-14-17.
11. Бородулина, С. А. Критерии и факторы роста конкурентоспособности внутреннего водного транспорта / С. А. Бородулина, Т. А. Пантина // Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Экономика. — 2018. — № 3. — С. 68–77. — DOI 10.24143/2073-5537-2018-3-68-77.
12. Бурдин, К. К. Понятие транспортной организации / К. К. Бурдин // Транспортное право. — 2024. — № 4. — С. 4–7. — DOI 10.18572/1812-3937-2024-4-4-7.
13. Ван Зань. Системообразующие элементы систем законодательства о внутреннем водном транспорте Китая и России: сравнительно-правовое исследование / Ван Зань, С. Ю. Морозов // Транспортное право. — 2025. — № 4. — С. 2–5. — DOI 10.18572/1812-3937-2025-4-2-5.
14. Габов, А. В. Проблемы развития и перспективы предпринимательского права в современных экономических условиях / А. В. Габов, В. А. Лаптев. — Москва: Проспект, 2023. — 128 с. — DOI 10.31085/9785392390496-2023-128.
15. Ершова, И. В. Актуальные проблемы предпринимательского права : учебник / И. В. Ершова, Л. В. Андреева, В. А. Лаптев [и др.]. — Москва: Проспект, 2021. — 448 с. — DOI 10.31085/9785392330713-2021-448.
16. Каретников, В. В. Оценка рисков применения безэкипажных средств водного транспорта в акватории / В. В. Каретников, С. В. Козик, А. А. Буцанец // Вестник Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова. — 2019. — Т. 11, № 6. — С. 987–1002. — DOI 10.21821/2309-5180-2019-11-6-987-1002.
17. Колодуб, Г. В. Подходы к определению понятия «транспортная инфраструктура» / Г. В. Колодуб // Транспортное право. — 2025. — № 4. — С. 5–10. — DOI 10.18572/1812-3937-2025-4-5-10.
18. Кудров, М. А. Постановка задачи управления автономным надводным судном для внутренних водных путей / М. А. Кудров, К. Д. Бухаров, Д. Р. Махоткин, Р. С. Айвазов // Мир транспорта. — 2023. — Т. 21, № 3. — С. 36–41. — DOI 10.30932/1992-3252-2023-21-3-2.
19. Леонов, С. Н. Внутренний водный транспорт как фактор развития экономики Китая. Сможет ли Россия повторить? / С. Н. Леонов, Е. А. Заостровских // ЭКО. — 2024. — Т. 54, № 5. — С. 83–103. — DOI 10.30680/ECO0131-7652-2024-5-83-103.
20. Минеев, В. И. О конкурентоспособности внутреннего водного транспорта / В. И. Минеев, М. В. Иванов, О. В. Почекаева [и др.] // Научные проблемы водного транспорта. — 2021. — № 67. — С. 102–114. — DOI 10.37890/jwt.vi67.195.
21. Решняк, В. И. Безопасность водных путей при эксплуатации объектов водного туризма / В. И. Решняк, М. С. Калиауш, Е. М. Морозова // Вестник Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова. — 2021. — Т. 13, № 1. — С. 29–36. — DOI 10.21821/2309-5180-2021-13-1-29-36.
22. Скаридов, А. С. Ограничение ответственности по морским требованиям в гражданском праве Китайской Народной Республики / А. С. Скаридов // Право и политика. — 2021. — № 7. — С. 59–71. — DOI 10.7256/2454-0706.2021.7.36104.
23. Скаридов, А. С. Правовое обеспечение профессиональной деятельности. Морское право : учебник для среднего профессионального образования / А. С. Скаридов. — Москва : Юрайт, 2026. — 355 с.
24. Уртминцев, Ю. Н. Речные информационные системы как фактор повышения эффективности внутреннего водного транспорта / Ю. Н. Уртминцев // Научные проблемы водного транспорта. — 2024. — № 80. — С. 249–257. — DOI 10.37890/jwt.vi80.524.
25. Чич, Ю. Р. Вопросы системы и структуры органов управления морским и внутренним водным транспортом в России / Ю. Р. Чич // Транспортное право. — 2026. — № 3. — С. 13–17. — DOI 10.18572/1812-3937-2026-3-13-17.

26. Шепелин, Г. И. Нормативно-правовое обеспечение цифровой трансформации водного транспорта РФ / Г. И. Шепелин // Управленческий учет. — 2023. — № 10. — С. 56–70. — DOI 10.25806/uu10202356-70.



«10 лет в строю»

РАЗДЕЛ IV. АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ЮРИСПРУДЕНЦИИ

Для цитирования: ***Аблякимова Э.Э.*** К вопросу об использовании электронных документов в административном судопроизводстве / Крымский филиал ФГБОУВО «РГУП им. В.М. Лебедева» // Океанский менеджмент. – 2026. - № 3(37). – С.61-63.

Аблякимова Э.Э.
Ablyakimova E.E.
К.ю.н., доцент кафедры административного и финансового права
Крымский филиал ФГБОУВО «РГУП им. В.М. Лебедева»
г. Симферополь, Россия

К ВОПРОСУ ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ ЭЛЕКТРОННЫХ ДОКУМЕНТОВ В АДМИНИСТРАТИВНОМ СУДОПРОИЗВОДСТВЕ

Аннотация. В работе раскрываются особенности использования электронных документов в административном судопроизводстве. Автором анализируется легальное понятие электронного документа с учетом отдельных аспектов их использования в судебном процессе, разъясненных в Постановлении Пленума ВС РФ. Также, приводятся различные доктринальные подходы к пониманию электронных доказательств в судопроизводстве. В исследовании приводится судебная практика Верховного Суда РФ, который сформулировал правовую позицию относительно доступа к правосудию путем использования электронных ресурсов подачи процессуальных документов.
Ключевые слова: административное судопроизводство, КАС РФ, процессуальный документ, судебный акт, электронный документ.

ON THE ISSUE OF USING ELECTRONIC DOCUMENTS IN ADMINISTRATIVE PROCEEDINGS

Abstract. The paper reveals the specific features of using electronic documents in administrative proceedings. The author analyzes the legal definition of an electronic document, taking into account certain aspects of their use in judicial proceedings as clarified in the Resolution of the Plenum of the Supreme Court of the Russian Federation. The paper also presents various doctrinal approaches to understanding electronic evidence in legal proceedings. The study includes the judicial practice of the Supreme Court of the Russian Federation, which has formulated a legal position regarding access to justice through the use of electronic resources for submitting procedural documents
Keywords: administrative proceedings, Code of Administrative Procedure of the Russian Federation, procedural document, judicial act, electronic document.

Развитие современных цифровых технологий, электронного документооборота привело к увеличению количества использования электронных документов в административном судопроизводстве [1]. Федеральным законом от 23 июня 2016 г. № 220-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части применения электронных документов в деятельности органов судебной власти» [2] были внесены изменения в ст. 70, 45, 96, 177, 179, 182, 198 Кодекса административного судопроизводства РФ (далее – КАС РФ) [3]. Согласно внесенным изменениям в качестве электронных документов, используемых в судопроизводстве, выступают не письменные доказательства, выраженные в электронной форме, административный иск, заявление, жалобы и документы к ним, судебные извещения, а также судебные акты и их копии.

При этом, КАС РФ в настоящее время не содержит легального закрепления понятия «электронный документ», который может быть использован в судебном процессе. Данное понятие содержится в Федеральном законе от 27 июля 2006 г. № 149-ФЗ «Об информации, информационных технологиях и о защите информации» под которым понимается документированная информация, представленная в электронной форме, пригодной для восприятия человеком с использованием электронных вычислительных машин, а также для передачи по информационно-телекоммуникационным сетям или обработки в информационных системах [4].

Порядок использования электронных документов при осуществлении правосудия частично разъяснен в Постановлении Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 26

декабря 2017 г. № 57 «О некоторых вопросах применения законодательства, регулирующего использование документов в электронном виде в деятельности судов общей юрисдикции и арбитражных судов» (далее – Пленум, ППВС) [5]. Так, в ППВС дается определение документа в электронном виде, электронного образа документа, электронного документа (электронный документ изначально создается только в цифровом формате и подписывается электронной подписью; документ в электронном виде – переведенный в цифровую форму материал на бумажном носителе). П. 24 Пленума отчерчивает действия суда относительно проверки доказательств в электронной форме на предмет их достоверности и допустимости. В частности, суд может потребовать предъявления подлинников, в том числе, если возникают сомнения в достоверности документа.

Отметим, что в юридической литературе сложилось несколько подходов к пониманию электронных документов и распространение электронной формы на судебное делопроизводство.

Первый подход отражает широкое понимание электронного документа как доказательства, звуко- и видео носителей, протоколов судебных заседаний, документов, фиксирующих процессуальные действия и судебные акты [6, с. 8].

Второй подход основывается на соответствии законодательным положениям, а именно электронные документы являются письменными доказательствами [7, с. 8].

Третий комбинированный подход относит электронный документ к письменным доказательствам и к вещественным [8, с. 151].

Подчеркнем, что придерживаясь первого широкого подхода, использование электронных документов в административном судопроизводстве возможно не только в качестве доказательства, но и процессуальных документов и судебных актов.

Однако, возможность обращения в суд в виде электронного документа гражданами оценивалось неоднозначно. Так, в Верховный Суд РФ в порядке административного судопроизводства обратились граждане с требованием о признании недействующим пп. 9 п. 4.5 Порядка подачи в федеральные суды общей юрисдикции документов в электронном виде, в том числе в форме электронного документа, утвержденного приказом Судебного департамента при Верховном Суде РФ от 27 декабря 2016 г. № 251. По мнению истцов, в результате действия оспариваемого положения судами общей юрисдикции необоснованно отказывается в принятии производству поданных исковых заявлений, заявлений, жалоб, что ограничивает право на свободный доступ к правосудию.

Разрешая данное дело, Верховный Суд РФ отметил, что действующее процессуальное законодательство допускает возможность подачи в суды документов в электронном виде, в том числе в форме электронного документа, подписанного электронной подписью. Вместе с тем, перечисленные документы могут быть поданы в суд и на бумажном носителе. Исходя из этого, Верховный Суд РФ пришел к выводу о том, что доводы административных истцов являются ошибочными и основаны на неправильном толковании оспариваемого нормативного положения. Соответственно, предусмотренная законом возможность подачи документов в суд в электронном виде не ограничивает права лиц на доступ к правосудию [9].

Обозначим основные выводы исследования.

1. Легальное определение понятия «электронный документ» в КАС РФ, пока отсутствует. Тем не менее, в судебном процессе такая группа документов достаточно часто используется в судебном процессе.

2. В научной литературе сформировалось три подхода к пониманию электронных документов в судопроизводстве:

- широкий, согласно которому электронными документами могут быть административный иск, заявления, ходатайства, документы, подтверждающие сведения по делу, судебные извещения и судебные акты;
- легальный, где электронные документы относятся к группе письменных доказательств;

— комбинированный, когда электронные документы рассматриваются как смешанный вид письменного и вещественного доказательства.

3. Предпочтительным, с учетом развития электронного правосудия, цифровых технологий, представляется первый широкий подход, так как он охватывает все документы, которые обеспечивают судебное производство.

4. Проанализированная судебная практика позволяет сказать, что возможность подачи документов в суд в форме электронного документа не сужает право на доступ к правосудию, а напротив расширяет его, предоставляя участникам процесса дополнительные ресурсы обращения за судебной защитой.

Пристатейный библиографический список:

1. Гаврилов Е.В. О доказательственной силе скриншотов в цивилистическом процессе. Комментарий к Определению Судебной коллегии по гражданским делам ВС РФ от 7 февраля 2023 года № 5-КГ22-144-К2 // Вестник экономического правосудия Российской Федерации. 2024. № 6.
2. Федеральным законом от 23 июня 2016 г. № 220-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части применения электронных документов в деятельности органов судебной власти» // Собрание законодательства РФ. № 26. 27.06.2016. Ст. 3889.
3. Кодекс административного судопроизводства Российской Федерации от 08.03.2015 г. № 21-ФЗ // Собрание законодательства РФ. № 10. 09.03.2015. Ст. 1391.
4. Федеральном законе от 27 июля 2006 г. № 149-ФЗ «Об информации, информационных технологиях и о защите информации» // Российская газета. № 165, 29.07.2006.
5. Постановлении Пленума Верховного Суда Российской Федерации «О некоторых вопросах применения законодательства, регулирующего использование документов в электронном виде в деятельности судов общей юрисдикции и арбитражных судов» от 26 декабря 2017 г. № 57 // Верховный Суд РФ. URL: https://www.vsrf.ru/files/26294/?ysclid=mrxcgtbmoa486007635
6. Горелов М.В. Электронные доказательства в гражданском судопроизводстве России (вопросы теории и практики). Дис. … канд. юрид. наук. Екатеринбург, 2005. 185 с.
7. Ворожбит С.П. Электронные средства доказывания в гражданском и арбитражном процессе. Автореф. дис. … канд. юрид. наук. СПб., 2011. 25 с.
8. Балашов А.Н., Балашова И.Н. Электронные доказательства в системе правосудия по гражданским делам // Администратор суда. 2015. № 3. С. 23–29.
9. Решение Верховного Суда РФ от 12.02.2026 г. № АКПИ25-943 «Об отказе в удовлетворении заявления о признании недействующим подпункта 9 пункта 4.5 Порядка подачи в федеральные суды общей юрисдикции документов в электронном виде, в том числе в форме электронного документа, утв. Приказом Судебного департамента при Верховном Суде РФ от 27.12.2016 г. № 251» // Документ опубликован не был. Доступ СПС «КонсультантПлюс».



Для цитирования: ***Аблякимова Э.Э., Хмиль И.В.*** Соотношение понятий «электронного документа» и «электронного доказательства» в административном судопроизводстве / Крымский филиал ФГБОУВО «РГУП им. В.М. Лебедева» // Океанский менеджмент. – 2026. - № 3(37). – С.64-66.

Аблякимова Э.Э.
Ablyakimova E.E.
К.ю.н., доцент кафедры административного и финансового права
Крымский филиал ФГБОУВО «РГУП им. В.М. Лебедева»
г. Симферополь, Россия

Хмиль И.В.
Khmil I.V.
Преподаватель кафедры административного и финансового права,
специалист по обработке научной информации отдела по организации
научной и редакционно-издательской деятельности
Крымский филиал ФГБОУВО «РГУП им. В.М. Лебедева»
г. Симферополь, Россия

СООТНОШЕНИЕ ПОНЯТИЙ «ЭЛЕКТРОННОГО ДОКУМЕНТА» И «ЭЛЕКТРОННОГО ДОКАЗАТЕЛЬСТВА» В АДМИНИСТРАТИВНОМ СУДОПРОИЗВОДСТВЕ

Аннотация. В исследовании анализируются понятия «электронный документ» и «электронное доказательство», которые отражены в законодательстве Российской Федерации, судебных актах Верховного Суда РФ, научных исследованиях. Автором выделены три основных подхода к понимаю электронного доказательства в судебном процессе. На основе проведенного исследования и изучения различных точек зрения, в работе предложено соотношение понятий «электронный документ» и «электронное доказательство». По итогам исследования сформулированы обобщающие выводы и предложены векторы совершенствования законодательства.
Ключевые слова: административное судопроизводство, КАС РФ, электронный документ, электронное доказательство.

THE RELATIONSHIP BETWEEN THE CONCEPTS OF «ELECTRONIC DOCUMENT» AND «ELECTRONIC EVIDENCE» IN ADMINISTRATIVE PROCEEDINGS

Abstract. The study analyzes the concepts of «electronic document» and «electronic evidence» as reflected in the legislation of the Russian Federation, judicial acts of the Supreme Court of the Russian Federation, and academic research. The author identifies three main approaches to understanding electronic evidence in legal proceedings. Based on the conducted research and the examination of various viewpoints, the paper proposes a correlation between the concepts of «electronic document» and «electronic evidence». The study concludes with general findings and suggests directions for improving the legislation.
Keywords: administrative proceedings, CAS RF, electronic document, electronic evidence.

Повсеместная цифровизация общественных отношений, несомненно, затрагивает и процессуальные правоотношения. Использование электронных документов в судопроизводстве, в том числе административном является частым явлением. При этом, учитывая отсутствие в Кодексе административного судопроизводства РФ (далее – КАС РФ) [1] определения «электронный документ» и «электронное доказательство», вопрос о соотношении данных понятий является достаточно актуальным.

Понятие «электронного документа» в настоящее время пока отсутствует в процессуальном законодательстве. Его содержание определяется из положений Федерального закона от 27 июля 2006 г. № 149-ФЗ «Об информации, информационных технологиях и о защите информации» где, закрепляется, что электронный документ – документированная информация, представленная в электронной форме, пригодной для восприятия человеком с использованием электронных вычислительных машин, а также для передачи по информационно-телекоммуникационным сетям или обработки в информационных системах [2].

Для процессуального использования таких документов Верховный Суд РФ в Постановлении Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 26 декабря 2017 г. № 57 «О некоторых вопросах применения законодательства, регулирующего использование документов в электронном виде в деятельности судов общей юрисдикции и арбитражных судов» (далее – Пленум, ППВС) [3] разъяснил, что электронный документ изначально создается только в цифровом формате и подписывается электронной подписью; документ в электронном виде – переведенный в цифровую форму материал на бумажном носителе.

Немаловажным также следует отметить изменения в процессуальное законодательство, в частности и в КАС РФ, внесенные Федеральным законом от 23 июня 2016 г. № 220-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части применения электронных документов в деятельности органов судебной власти» [4]. Так, согласно изменениям, электронным документами в административном судопроизводстве могут быть письменные доказательства, выраженные в электронной форме, административный иск, заявление, жалобы и документы к ним, судебные извещения, а также судебные акты и их копии.

Обращаясь к понятию «электронного доказательства», сперва обратимся к нормам КАС РФ. В соответствии со ст. 70 КАС РФ к числу письменных доказательств, в том числе могут быть отнесены:

- доказательства в электронном виде, выполненные в форме цифровой и графической записи, полученные в том числе посредством электронной связи к числу письменных доказательств;
- документы, подписанные электронной подписью.

В юридической литературе прослеживается три подхода к определению электронного доказательства в судопроизводстве:

1. Широкое понимание электронного документа как доказательства, звуко- и видео носителей, протоколов судебных заседаний, документов, фиксирующих процессуальные действия и судебные акты [5, с. 8]. Этот подход наиболее приветствуется в доктрине и в самом общем виде представляет, что любые документы, используемые в судопроизводстве и выраженные в цифровой форме [6].

2. Легальный – электронные доказательства являются письменными доказательствами [7, с. 8]. Данный подход подвергается критике в научной литературе. Так, А.П. Вершинина полагает, что электронные доказательства не могут быть приравнены к письменным, так как сами по себе они не могут быть доступны человеческому восприятию [8, с. 1]. С.Г. Сафронов, А.В. Минбалеев указывают, что письменная фиксация предполагает систему графических знаков в отличие от электронных документов, которые используются как цифровая система, превращаемая в графическую при помощи специальных технических средств [9, с. 115].

3. Комбинированный подход относит электронный документ к письменным доказательствам и к вещественным [10, с. 151].

Исходя из проведенного выше анализа заключим, что электронный документ можно рассматривать как более широкое понятие, нежели чем электронное доказательство. Электронный документ в административном судопроизводстве может быть представлен в виде электронного доказательства, процессуального документа, судебного акта. Вместе с тем, электронное доказательство – это сведения об обстоятельствах, подлежащих доказыванию по делу.

Обозначим основные выводы исследования.

1. В настоящее время понятие «электронный документ», «электронное доказательство» в КАС РФ пока отсутствует. В судебном процессе, в том числе в административном, такая группа документов достаточно часто используется. Указанные понятия раскрываются в ряде иных федеральных законов, а процессуальные аспекты их применения разъясняются в Постановлении Пленума Верховного Суда РФ.

2. В научной литературе сформировалось три подхода к пониманию электронных документов в судопроизводстве:

- широкий, согласно которому электронными документами могут быть административный иск, заявления, ходатайства, документы, подтверждающие сведения по делу, судебные извещения и судебные акты;
- легальный, где электронные документы относятся к группе письменных доказательств;
- комбинированный, когда электронные документы рассматриваются как смешанный вид письменного и вещественного доказательства.

Наиболее удачным определением в доктрине принято полагать первый широкий подход, который охватывает все документы, которые обеспечивают судебное производство – процессуальные документы, доказательства, судебные акты.

3. В продолжение предыдущего вывода, электронный документ можно понимать как широкое определение, включающее в себя понятие электронного доказательства. Вместе с тем, представляется, что назрела необходимость закрепить в КАС РФ понятие «электронного документа» и «электронного доказательства» с учетом процессуальных особенностей использования таких документов.

Пристатейный библиографический список:

1. Кодекс административного судопроизводства Российской Федерации от 08.03.2015 г. № 21-ФЗ // Собрание законодательства РФ. № 10. 09.03.2015. Ст. 1391.
2. Федеральном законе от 27 июля 2006 г. № 149-ФЗ «Об информации, информационных технологиях и о защите информации» // Российская газета. № 165, 29.07.2006.
3. Постановлении Пленума Верховного Суда Российской Федерации «О некоторых вопросах применения законодательства, регулирующего использование документов в электронном виде в деятельности судов общей юрисдикции и арбитражных судов» от 26 декабря 2017 г. № 57 // Верховный Суд РФ. URL: https://www.vsrf.ru/files/26294/?ysclid=mrxcgtbmoa486007635
4. Федеральным законом от 23 июня 2016 г. № 220-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части применения электронных документов в деятельности органов судебной власти» // Собрание законодательства РФ. № 26. 27.06.2016. Ст. 3889.
5. Горелов М.В. Электронные доказательства в гражданском судопроизводстве России (вопросы теории и практики). Дис. … канд. юрид. наук. Екатеринбург, 2005. 185 с.
6. Панкратова Е. Электронные доказательства // ЭЖ-Юрист. 2013. № 22.
7. Ворожбит С.П. Электронные средства доказывания в гражданском и арбитражном процессе. Автореф. дис. … канд. юрид. наук. СПб., 2011. 25 с.
8. Вершинин А.П. Электронный документ: правовая форма и доказательство в суде. – М.: Городец, 2010. – 247 с.
9. Сафронов С.Г., Минбалеев А.В. Понятие и природа электронных доказательств в административном процессе в России // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: Право. 2014. Т. 14. № 4. С. 114-118.
10. Балашов А.Н., Балашова И.Н. Электронные доказательства в системе правосудия по гражданским делам // Администратор суда. 2015. № 3. С. 23–29.

Для цитирования: ***Хмиль И.В.*** Процессуальные особенности участия Росморречфлота при рассмотрении административных споров по кас РФ / Крымский филиал ФГБОУВО «РГУП им. В.М. Лебедева» // Океанский менеджмент. – 2026. - № 3(37). – С.67-68.

Хмиль И.В.
Khmil I.V.
Преподаватель кафедры административного и финансового права,
специалист по обработке научной информации отдела по организации
научной и редакционно-издательской деятельности
Крымский филиал ФГБОУВО «РГУП им. В.М. Лебедева»
г. Симферополь, Россия

ПРОЦЕССУАЛЬНЫЕ ОСОБЕННОСТИ УЧАСТИЯ РОСМОРРЕЧФЛОТА ПРИ РАССМОТРЕНИИ АДМИНИСТРАТИВНЫХ СПОРОВ ПО КАС РФ

Аннотация. Авторами анализируются процессуальные особенности рассмотрения административных споров с участием Росморречфлота. Анализ судебного решения позволило выделить ключевые обстоятельства, подлежащие установлению судом с учетом специфики правоотношений. Исследование позволило сформулировать выводы, отражающие особенности рассмотрения подобных судебных дел, выделяющие существенные ошибки в решения судов, которые могут являться основанием для отмены судебных актов.
Ключевые слова: административное судопроизводство, КАС РФ, Росморречфлот, судебная практика.

PROCEDURAL FEATURES OF ROSMORRECHFLOT'S PARTICIPATION IN THE CONSIDERATION OF ADMINISTRATIVE DISPUTES UNDER THE CODE OF ADMINISTRATIVE PROCEDURE OF THE RUSSIAN FEDERATION

Abstract. The authors analyze the procedural features of considering administrative disputes involving Rosmorrechflot. The analysis of judicial decisions has made it possible to identify the key circumstances that the court must establish, taking into account the specifics of the legal relations involved. The study has enabled the formulation of conclusions reflecting the peculiarities of handling such court cases and highlighting significant errors in court decisions that may serve as grounds for annulling judicial acts.
Keywords: administrative proceedings, CAS RF, Rosmorrechflot, judicial practice.

Процессуальные особенности рассмотрения административных дел с участием Федерального агентства морского и речного транспорта (далее – Росморречфлот) в научной литературе практически не освещены. Этим и обуславливается актуальность выделения специфики подобных дел.

Зачастую подобные споры, возникают в деятельности морских портов, судов, Росморречфлота, иных субъектов из числа юридических лиц и органов государственной власти из экономических и вытекающих из них правоотношений. Соответственно, данные споры подлежат рассмотрению в порядке арбитражного судопроизводства.

Вместе с тем, разрешение ряда споров осуществляется в порядке административного судопроизводства. Наиболее часто встречающейся категорией спора является возложение обязанности на органы государственной власти или отдельных должностных лиц, совершить определенные действия и устранить нарушения, то есть дела, рассматриваемые по главе 22 Кодекса административного судопроизводства РФ [1].

Проанализируем конкретное судебные решение, участником которого являлся Росморречфлот.

В рассматриваемом деле Верховным Судом РФ неверно был определен административный ответчик. Так, Верховным Судом РФ была рассмотрена кассационная жалоба административного ответчика – Межрегионального территориального управления Федерального агентства по управлению государственным имуществом в Краснодарском крае и Республике Адыгея (далее – Росимущество). По обстоятельствам дела, решением суда первой инстанции, оставленным в силе апелляционным определением требования административных истцов (физического лица и ООО «Темрюкский судоремонтный завод») об оспаривании бездействия, выразившегося в уклонении от рассмотрения по существу заявления о

предоставлении земельного участка в долевую собственность за плату без проведения торгов. Земельный участок относится к категории земель – земли промышленности, энергетики, транспорта, связи, радиовещания, телевидения, информатики, земли для обеспечения космической деятельности, земли обороны, безопасности и земли иного специального назначения с разрешенным использованием – для размещения промышленных объектов.

В обоснование своей кассационной жалобы административный ответчик Росимущество указывал, что судебные акты подлежат отмене, так как соответствующие полномочия по предоставлению земельного участка в долевую собственность принадлежат Росморречфлоту ввиду испрашиваемый земельный участок находится в собственности Российской Федерации и расположен в границах порта Темрюк.

Суд кассационной инстанции посчитал выводы судов нижестоящих инстанций неправомерными, а принятые судебные акты противоречащими нормам материального и процессуального права. Верховный Суд РФ также указал, что в данных правоотношениях подлежат применению нормы специальных нормативных правовых актов. Испрашиваемый земельный участок согласно Распоряжению Правительства РФ от 15 июля 2009 г. № 925-р включен в границы морского порта Темрюк. Кроме того, были приняты во внимание доводы административного ответчика о том, что в отношении данного земельного участка применяются нормы Положения о Росморречфлоте, которым закреплено, что последний является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере морского (включая морские порты) и речного транспорта, а также функции по оказанию государственных услуг в области обеспечения транспортной безопасности в этой сфере.

Исходя из этого, Верховный Суд РФ пришел к выводу, что судами нижестоящих инстанций неверно определен ответчик по административному делу, указав, что они не проверили полномочия Росимущества и Росморречфлота. Росморречфлот к участию в деле привлечен не был, его позиция по поводу распоряжения земельными участками, находящимися в собственности Российской Федерации и расположенными на территории порта не проверено, что привело к вынесению незаконных судебных актов.

Учитывая все вышеизложенное решение суда первой инстанции и апелляционное определение были отменены, административное дело направлено на новое рассмотрение в первую инстанцию [2].

Подведем итоги анализа.

1. Административные споры с участием Росморречфлота, субъектов правоотношений, связанных с деятельностью морских и речных портов, судов и т.д. в научной литературе освещены слабо. Тем не менее, рассмотрение данной категории споров судами производится достаточно часто, в основном по главе 22 Кодекса административного судопроизводства РФ.

2. Анализ судебного решения показало, что ключевым моментом является установление правильного ответчика. В противном случае это может привести к отмене судебных актов. Также важными обстоятельствами, подлежащими установлению являются нормативное правовое регулирование, определение компетенции и полномочий органов государственной власти.

Пристатейный библиографический список:

1. Кодекс административного судопроизводства Российской Федерации от 08.03.2015 г. № 21-ФЗ // Собрание законодательства РФ. № 10. 09.03.2015. Ст. 1391.
2. Определение Судебной коллегии по административным делам Верховного Суда РФ от 19.12.2018 г. № 18-КГ18-214. // Законы, Кодексы и Нормативно-правовые акты Российской Федерации. URL: https://legalacts.ru/sud/opredelenie-verkhovnogo-suda-rf-ot-19122018-n-18-kg18-214/

.

ПОРЯДОК ПУБЛИКАЦИИ

Подготовка статьи. Подготовить статью в соответствии правилами оформления статьи.

Проверка комплектности и отправкам материалов. Отправить статью в формате .doc или .docx., оформленную в соответствии с требованиями и анкету(заявку) автора на электронную почту journal@oceanlaw.ru. Если автор является обучающимся представляется рецензия научного руководителя.

> *Направляя рукопись в редакцию журнала, автор гарантирует, что данная статья не была ранее опубликована и одновременно не направлена в другое издание.*

Оплата. Оплата публикации производится автором строго только после получения уведомления о принятия статьи к опубликованию на основании выставленного договора и счета.

Отправить оплату. Отправить копию (скриншот/фото) квитанции оплаты и подписанного договора на электронную почту journal@oceanlaw.ru

ПРАВИЛА
оформления статей, направляемых для опубликования в журнал «Океанский менеджмент»

1. Материалы представляются в электронном виде на электронный адрес редакции: journal@oceanlaw.ru. К рассмотрению принимаются статьи **от 3 страниц** (рекомендуемый объем текста без аннотации и списка литературы от 8 тыс. знаков с пробелами до 40 тыс. знаков с пробелами), оформленные в соответствии с требованиями оформления. Формат файла .doc, .docx. Оригинальность текста должна составлять не менее 65%.
2. Автор, если он является обучающимся (бакалавр, магистрант, аспирант) обязательно представляет рецензию от научного руководителя[1].
3. После принятия редколлегией решения о допуске статьи к публикации автор статьи информируется об этом. В случае принятия статьи к опубликованию автору направляется в течение 7 рабочих дней на электронную почту документы о принятии статьи к опубликованию.
4. Договор на публикацию материалов в журнале «Океанский менеджмент» высылается на электронный адрес автора после принятия решения о допуске статьи к публикации.
5. Направляя статью для опубликования, Автор гарантирует, что статья написана им лично, либо в соавторстве (при указании соавтора). При предъявлении третьими лицами претензии относительно заимствований, не оформленных в соответствии с требованиями закона, всю ответственность автор несет лично.
6. Направляя статью в редакцию журнала, автор гарантирует, что данная статья не была ранее опубликована и одновременно не направлена в другое издание и не содержит некорректных заимствований



[1] Шаблон представлен на сайте www.oceanlaw.ru