

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ
НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
«ИНСТИТУТ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА И СРАВНИТЕЛЬНОГО
ПРАВОВЕДЕНИЯ ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

На правах рукописи



Куприянович Мария Сергеевна

**МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ
ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ**

5.1.5. Международно-правовые науки
(юридические науки)

Диссертация

на соискание ученой степени
кандидата юридических наук

Научный руководитель:
доктор юридических наук, профессор
Холиков Иван Владимирович

Москва
2024

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение	3
Глава 1. Международно-правовые основы обеспечения безопасности на морском транспорте	16
1.1. Генезис современного международно-правового механизма обеспечения безопасности на морском транспорте	16
1.2. Международная нормативно-правовая база обеспечения безопасности на морском транспорте и практика государств по ее реализации	31
Глава 2. Концептуализация международно-правового регулирования противодействия угрозам безопасности на морском транспорте	43
2.1. Характеристика основных угроз безопасности на морском транспорте	43
2.2. Современные тенденции международно-правового регулирования обеспечения безопасности на морском транспорте	57
Глава 3. Совершенствование инструментов международно-правового регулирования обеспечения безопасности на морском транспорте	74
3.1. Международно-правовое регулирование обеспечения безопасности на морском транспорте на региональном уровне (на примере Арктики)	74
3.2. Организация безопасности на морском транспорте как фактор обеспечения национальной безопасности Российской Федерации	89
Заключение	103
Библиографический список	107
Приложения	140

Введение

Актуальность темы диссертационного исследования. Нарастание угроз и социальных противоречий в настоящее время своим влиянием проникло во все сферы человеческой деятельности, затронув и транспортный кластер. При этом морской транспорт представляет собой наиболее востребованный вид транспортной деятельности, значимость которого заключается в том, что он обеспечивает почти 90 % всех международных грузовых перевозок. Морской транспорт является составной частью единой транспортной системы как во всем мире, так и в Российской Федерации.

Значительная часть внешнеторгового грузооборота России осуществляется с использованием морского транспорта и его материально-технической базы — морского транспортного флота и обеспечивающих видов транспортного флота, морских портов и перегрузочных комплексов, современных средств связи и систем обеспечения безопасности мореплавания.

Обострение имеющихся угроз и формирование новых вызовов ставит проблемы обеспечения безопасности на морском транспорте на знаковые позиции во всех уголках Земли, что требует объединения консолидированных усилий различных государств в борьбе с незаконными актами, которые угрожают безопасности людей и имущества, серьезно нарушают морское сообщение и подрывают веру народов мира в безопасность морского транспорта и верховенство права.

Сегодня нет единого или общепринятого определения понятия «международно-правовой механизм обеспечения безопасности на морском транспорте». В научной литературе отмечаются различные угрозы безопасности на морском транспорте, к которым относятся прежде всего морское пиратство и угон судов, использование моря в своих целях террористами, контрабандистами, торговцами людьми, международными преступными и экстремистскими организациями, а иногда даже обычными военно-морскими силами государств,

если это производится вопреки существующим международно-правовым обязательствам.

Пример реализации потенциальной угрозы морской безопасности — подрыв газопровода «Северный поток», произведенный посредством использования морского и подводного транспорта в целях реализации интересов определенной группы государств.

Очевидное разнообразие правовых мер, составляющих международно-правовой механизм обеспечения безопасности на морском транспорте, определяет комплексность и характер мер реагирования международного сообщества на угрозы такой безопасности.

Изменчивость и комплексность характера морских угроз и различных мер реагирования на них требуют понимания политики, нормативных актов, национального гражданского и уголовного законодательства государств-участников и международного публичного права, а потому актуализируют вопросы концептуализации международно-правового регулирования обеспечения безопасности на морском транспорте в диссертационном исследовании.

Степень научной разработанности темы диссертационного исследования. Складывающиеся сегодня вызовы и угрозы безопасности государству, обществу и личности, всему международному сообществу, а особенно Российской Федерации, обращают на себя особое внимание ученых и практиков, которые результативно обобщают как их нынешние характеристики, так и необходимые пути решения (В. А. Батырь, В. В. Богатырев, С. О. Гаврилов, О. В. Дамаскин, И. С. Жудро, А. И. Землин, Р. А. Каламкарян, В. Н. Коваль, А. М. Скрынник, Т. Я. Хабриева и др.).

Современные конструкты, образующие системообразующие компоненты международного права, реальные характеристики его функционирования и особенности методологических проблем международно-правовых исследований изучены в трудах В. В. Богатырева, А. Н. Вылегжанина, Р. А. Каламкаряна, А. Я. Капустина, А. И. Ковлера, А. Л. Колодкина, В. Л. Толстых, Т. Я. Хабриевой и др.

Существенные вопросы, связанные с морским правом, основные принципы морского права, текущее положение и перспективы развития, а также значимая роль Международного трибунала по морскому праву в гарантировании соблюдения международного морского законодательства и обеспечения безопасности на морских пространствах, правовые проблемы эксплуатации морских судов без экипажей и многие другие вопросы правового регулирования обеспечения безопасности на морском транспорте раскрыты в научных работах В. Н. Гуцуляка.

Комплексному исследованию проблем обеспечения безопасности на морском транспорте, препятствию создания очагов конфликтов и вооруженной борьбы с использованием морских средств и путей, противодействию противоправным посягательствам на охраняемые законом ценности, морскому транспорту и прибрежным районам, борьбе с пиратством и иными преступлениями, роли международно-правовых механизмов в этих вопросах, а также роли и месту России в этих процессах посвящены публикации В. Р. Авхадеева, В. А. Батыря, В. Г. Белякова, С. А. Васильева, А. Н. Вылегжанина, И. С. Жудро, А. Т. Забуруннова, И. Н. Золотухина, В. С. Иваненко, Н. А. Князевой, В. Н. Коваля, А. Л. Колодкина, А. Н. Пивоварова, А. М. Скрынника, А. В. Усова, И. В. Холикова, Н. Д. Эриашвили и других.

Актуальные тенденции, структурные характеристики и нормативные правовые особенности обеспечения безопасности в различных сферах социальной деятельности обусловили и ряд диссертационных исследований в указанном аспекте (Ш. М. Алиев, П. А. Банис, Д. М. Валеев, В. В. Вербицкий, П. А. Григорян, С. А. Григорян, С. А. Поляков и др.).

Тематика международно-правовых вопросов обеспечения морской безопасности и безопасности на морском транспорте явилась предметом исследования в диссертационных работах Ю. В. Бобровой, А. И. Губанова,

В. Н. Гуцуляка, И. С. Жудро, А. Т. Забурунова, Е. А. Князевой, Цао Липина, Р. С. Стояновой и других исследователей¹.

Особое внимание исследователей проявлено в диссертационных работах международного, уголовного, гражданского и иных отраслей законодательства, они подняли вопросы борьбы с пиратством, юридической квалификации их действий, а также проблемы предотвращения или предупреждения ущерба от их преступных действий (Т. А. Зайцева, Е. Е. Королькова, А. Н. Лавлинская, И. В. Маймистова, В. Л. Михеев, А. А. Тодоров и др.).

Несмотря на определенную популярность исследований международных норм, регулирующих безопасность между государствами, в доктрине международного права сегодня остаются неразработанными вопросы международно-правового регулирования обеспечения безопасности на морском транспорте.

Объектом диссертационного исследования являются общественные отношения между субъектами международного права в области обеспечения безопасности на морском транспорте.

Предметом диссертационного исследования являются нормы международного и национального права, регулирующие общественные отношения в сфере обеспечения безопасности на морском транспорте (международные конвенции и двусторонние соглашения в сфере морских перевозок, уставы международных морских организаций, национальное морское законодательство государств), практика их реализации, а также зарубежная и отечественная доктрина в области международного права и международной безопасности.

Целями диссертационного исследования являются формирование нового научного знания о международно-правовом институте обеспечения безопасности на морском транспорте, разработка предложений по формированию системы

¹ См.: *Куприянович М. С.* Международно-правовые вопросы и проблемы имплементации в сфере обеспечения безопасности на морском транспорте: обзорно-конструктивные тезисы // *Международное право.* 2024. № 1. С. 12–28.

международно-правового регулирования обеспечения безопасности на морском транспорте.

Для реализации данной цели поставлены следующие основные **задачи**:

- проследить генезис современного международно-правового механизма обеспечения безопасности на морском транспорте;

- дать авторскую трактовку понятия «международно-правовой механизм обеспечения безопасности на морском транспорте» и показать его современную специфику;

- обозначить перспективы основных направлений правовой политики государств мирового сообщества в условиях влияния угроз безопасности на морском транспорте;

- обобщить международную нормативно-правовую базу противодействия угрозам безопасности на морском транспорте и практику ведущих государств по ее реализации;

- выявить современные тенденции международно-правового регулирования обеспечения безопасности на морском транспорте;

- раскрыть особенности международно-правового регулирования обеспечения безопасности на морском транспорте на региональном уровне (на примере Арктического региона);

- обосновать авторские предложения по совершенствованию правового регулирования в сфере организации обеспечения безопасности на морском транспорте.

Научная новизна диссертационного исследования определяется формированием нового научного знания о международно-правовом институте обеспечения безопасности на морском транспорте, имеющего значение для науки и практики, а также решением научной задачи по разработке предложений, направленных на формирование системы международно-правового регулирования обеспечения безопасности на морском транспорте. Дана авторская трактовка понятия «международно-правовой механизм обеспечения безопасности

на морском транспорте», показана его современная специфика и выделены его структурные элементы.

Методологическую основу диссертационного исследования включают в себя соответствующие методологические подходы, которые применены для изучения сущности и особенностей международно-правового регулирования обеспечения безопасности на морском транспорте и к которым относятся системный, сравнительно-правовой и диалектический подходы, а также такие методы, как анализ и синтез результатов, использование аналогий и сравнений, обобщение и конкретизация, функциональное познание и дедукция, абстрагирование, методы исторического и формально-юридического анализа.

Использование указанных методов предоставило возможность диссертанту понять сущность современных конфликтных социальных процессов, на фоне которых происходит интенсификация морских перевозок в XXI веке, порождающая сложные проблемы в сфере их международно-правового регулирования; позволило выявить в системе международного морского права группу норм, регулирующих безопасность на морском транспорте, определить пространственную сферу их действия, функциональное предназначение и особенности реализации.

Теоретическую базу диссертационного исследования составили труды отечественных ученых в области международного и международного морского права: В. А. Батыря, В. Г. Белякова, С. А. Васильева, В. С. Верещетина, А. Н. Вылегжанина, В. Н. Гуцуляка, А. К. Жудро, А. Т. Забурунова, А. И. Землина, И. Н. Золотухина, В. С. Иваненко, Г. Г. Иванова, Р. А. Каламкаряна, А. Я. Капустина, Н. А. Князевой, В. Н. Коваля, А. И. Ковлера, А. Л. Колодкина, А. Н. Пивоварова, А. М. Скрынника, А. В. Усова, И. В. Холикова, Н. Д. Эриашвили. И труды иностранных специалистов: Вольфганга Витцтума, Джеймса Краски, Рауля Педросо, Чарлза Хайда и др.

Нормативную базу диссертационного исследования составляют Устав Организации Объединенных Наций¹ (принят в Сан-Франциско 26.06.1945) (с изм.

и доп. от 20.12.1971), Конвенция об открытом море² (заключена в Женеве 29 апреля 1958 г.), Конвенция о Международных правилах предупреждения столкновения судов в море 1972 г.³ (далее — МППСС-72), Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 г.⁴, измененная Протоколом 1978 г. к ней с поправками (далее — МАРПОЛ 73/78), Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г.⁵ (заключена в Лондоне 01.11.1974) (далее — СОЛАС-74), измененная протоколами 1978 г. и 1988 г. с поправками и кодексами; Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву⁶ (далее — Конвенция ООН по морскому праву, КМП-82, Конвенция) (заключена в Монтего-Бее 10.12.1982); Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства 1988 г.⁷ (далее — Римская конвенция 1988 г.); Кодекс поведения, касающийся пресечения пиратства и вооруженного разбоя против судов в западной части Индийского океана и в Аденском заливе⁸; резолюции Совета Безопасности ООН по борьбе с морским пиратством; акты Международной морской организации (далее — ИМО), а также нормативные правовые акты Российской Федерации и зарубежных государств.

Эмпирическую базу диссертационного исследования составили результаты экспертного опроса, проведенного автором среди представителей Минтранса России, МИД России, Минобороны России, Пограничной службы ФСБ России, Росгвардии, МЧС России, а также преподавателей в сфере транспортного, международного права и политологов, позволившие верифицировать основные выводы и предложения, предложенные автором в диссертационном исследовании (*прил. 1, 2, 3*).

² См.: Ведомости ВС СССР. 1962. № 46. Ст. 457.

³ См.: Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXXIII. М., 1979. С. 435–461.

⁴ Доступ из справочной правовой системы «КонсультантПлюс».

⁵ См.: Федеральное агентство по рыболовству : сайт. URL: https://fish.gov.ru/wp-content/uploads/2021/10/solas_1974.pdf (дата обращения: 08.09.2023).

⁶ См.: Бюллетень международных договоров. 1998. № 1. С. 3–168.

⁷ См.: Бюллетень международных договоров. 2002. № 1. С. 3–12.

⁸ См.: Сборник документов № 8 Международной морской организации (ИМО). Пиратство и вооруженный разбой в отношении судов. М., 2011.

Теоретическая значимость диссертационного исследования заключается в том, что в нем сформирована система научного международно-правового знания, отражающего противоречия между потребностями практического обеспечения безопасности на морском транспорте и возможностями его правовой регламентации в современных условиях, а также возможные пути его устранения.

В данной работе представлены основные аспекты международно-правового регулирования обеспечения безопасности на морском транспорте. Результаты и выводы, изложенные в диссертации, могут послужить основой для последующих научных исследований в данной предметной области.

Практическая значимость диссертационного исследования заключается в том, что результаты и выводы, представленные в работе, могут послужить основой для предложений по внесению изменений в существующие нормативные правовые акты в области международного морского права и могут быть использованы в процессе создания новых международных правовых документов. Основные тезисы, выводы и рекомендации, приведенные в данном исследовании, могут быть применены в работе федеральных органов исполнительной власти Российской Федерации для защиты национальных интересов и формирования позиции Российской Федерации на международных переговорах по вопросам международного морского права, а также в формировании официальных позиций Российской Федерации в рамках участия в работе Совета Безопасности Организации Объединенных Наций, включая исследование и применение различных стратегий сотрудничества между государствами по улучшению безопасности на морском транспорте. Фундаментальные положения и обобщения, сделанные в рамках настоящего исследования, могут быть востребованы в научно-образовательной деятельности при организации учебных курсов по международному праву и международному морскому праву.

На защиту выносятся следующие **результаты и основные положения**:

1. Процессы развития международно-правового механизма обеспечения безопасности на морском транспорте напрямую связаны с изменениями, происходящими в международном морском праве и в практике государств в этой

области. Эта взаимосвязь является основой для определения критериев периодизации исторического развития данного механизма, а именно смены особенностей международно-правового регулирования отношений в области обеспечения безопасности на морском транспорте на каждом закономерно выделившемся этапе его развития.

На основании указанного критерия в истории становления и развития международно-правового механизма обеспечения безопасности на морском транспорте предлагается выделить три периода:

- первый период — с конца XIX века и до принятия Конвенции ООН по морскому праву;

- второй период — с принятия указанной Конвенции и до начала XXI века;

- третий период — с 2000 года по настоящее время.

2. Под международно-правовым механизмом обеспечения безопасности на морском транспорте понимается совокупность исторически сложившихся организационно-правовых средств, основанных на принципах взаимодополнения и взаимодействия, а также процедурных мер и операций, направленных на обеспечение согласованного взаимодействия между субъектами международной деятельности на море с целью ликвидации или минимизации угроз безопасности на морском транспорте.

Структуру данного механизма образуют следующие элементы: условия существования правовых режимов в различных акваториях Мирового океана; нормативный, организационно-институциональный, функциональный и инструментальный, признанные или установленные субъектами международного права и используемые для ликвидации или минимизации упомянутых угроз способы; система государственных и негосударственных органов, уполномоченных участвовать в деятельности по обеспечению безопасности на морском транспорте (военно-морские силы отдельных государств и их коалиции, частные морские охранные предприятия, международные организации и т. п.); правовые принципы обеспечения безопасности на морском транспорте; правовые институты, используемые для обеспечения безопасности на морском транспорте.

Анализ современного состояния и действия данного международно-правового механизма демонстрирует его недостаточную эффективность, проявляющуюся в нарушении юридической гармонии между нормами международного права и внутригосударственного права, их фрагментации и неоднородности в рамках национального законодательства.

3. Изучение устоявшейся доктрины международного морского права обнаруживает тенденцию к обоснованию необходимости консолидации разрозненных правовых норм в общую систему международно-правового регулирования обеспечения безопасности на морском транспорте, что также подтверждается анализом современной практики, демонстрирующей соответствующую потребность.

Право обеспечения безопасности на морском транспорте выступает институтом международного морского права, обладает институциональными характеристиками, объединяет в себе материальные и процессуальные нормы, а также содержит функциональное предназначение (охранительное и регулятивное). В современных условиях требует совершенствования практика реализации образующих его норм ведущими морскими государствами.

4. Разработка единой правовой политики государств в сфере обеспечения безопасности на морском транспорте в условиях влияния угроз, а также ее научное обоснование являются важнейшими задачами теории и практики международного права. Угрозы безопасности на морском транспорте исходят от субъектов, которые можно разделить по источнику на государственные (государственный терроризм, военные, экологические и экономические угрозы) и негосударственные (пиратство, терроризм, транснациональная преступность, незаконная торговля, загрязнение среды). Кроме того, факторами повышения рисков возникновения угроз безопасности на морском транспорте являются артефакты человеческой деятельности предшествующих исторических периодов, а также практика произвольного избирательного применения некоторых норм международного морского права отдельными государствами и межгосударственными союзами.

5. В настоящее время приоритетом международно-правового регулирования обеспечения безопасности на морском транспорте является расширение сотрудничества между национальными государственными учреждениями по вопросам обнаружения и предотвращения угроз безопасности и инцидентов, затрагивающих суда в портах, или сами портовые сооружения, повышение эффективности мер по обеспечению безопасности портовых сооружений, а также совершенствование мер предупреждения и сдерживания инцидентов против безопасности на море, в том числе за счет расширения практики привлечения частных морских охранных предприятий. При этом наблюдается изменение иерархии и параметров взаимодействия обязательных инструментов международно-правовой регламентации и механизмов саморегулирования деятельности данных предприятий. Данный акцент является приоритетом по умолчанию, так как официально не объявлен, но проявляет себя в этом качестве, что следует из изучения практики международно-правового регулирования обеспечения безопасности на морском транспорте.

6. Изучение сложившихся направлений международно-правового регулирования обеспечения безопасности на морском транспорте на примере отдельного региона (Арктики) показало, что политизированность и ангажированность организационно-правовых инструментов, призванных обеспечивать единую и неделимую архитектуру международной безопасности в Арктическом регионе, обуславливают неэффективность международно-правовой регуляторики в этой сфере.

С учетом полученных результатов исследования в диссертации обоснованы и представлены предложения по совершенствованию обеспечения безопасности на морском транспорте и законодательства Российской Федерации в области обеспечения национальной безопасности на морском транспорте.

7. Требуется коррекция отдельных формулировок в статьях Конвенции ООН по морскому праву в части упоминания летательных аппаратов и дополнения их легального определения понятием «беспилотный летательный аппарат», что связано с расширением практики использования последних. Предложенная

коррекция имеет существенное значение для обеспечения эффективного противодействия новым вызовам и угрозам безопасности на морском транспорте: угрозы со стороны беспилотных летательных аппаратов, используемых пиратами и другими нелегальными группировками.

Степень достоверности и апробация результатов диссертационного исследования. Диссертация выполнена на кафедре международного права, обсуждена на совместном заседании кафедры международного права и центра международного права и сравнительно-правовых исследований ФГНИУ «Институт законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации» и рекомендована к защите. Основные положения работы отражены в восьми опубликованных научных работах общим объемом более 5 п.л., три из которых – в рецензируемых научных изданиях, входящих в перечень рекомендованных Высшей аттестационной комиссией при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации для опубликования основных научных результатов диссертаций.

Автор представил ключевые положения, выводы и результаты исследования в своих научных докладах на международных научно-практических конференциях: VIII Международная научно-практическая конференция студентов, аспирантов и молодых ученых «Сперанские чтения» (Москва, РАНХиГС, 2022); Совместная международная научно-практическая конференция «Государство и право России в современном мире» (Москва, МГЮА 2022); XII Международный конгресс сравнительного правоведения «Технологические императивы и право» (Москва, ИЗиСП, 2022); VII Международная научно-практическая конференция «Тамбовские правовые чтения имени Н. Ф. Плевако» (Тамбов, ТГУ имени Г. Р. Державина, 2023); Международная научно-практическая конференция «Индивидуальное регулирование правоотношений в сфере борьбы с преступностью» (Хабаровск, Дальневосточный филиал РГУП, 2023) и др.

Результаты, полученные в рамках диссертационного исследования, активно применялись автором в процессе образовательной и воспитательной

деятельности, включая организацию и проведение семинаров, практических занятий, самостоятельной работы студентов.

Структура диссертационного исследования. Диссертация состоит из введения, трех глав, включающих в себя шесть параграфов, заключения, библиографического списка и приложений.

ГЛАВА 1. МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ

1.1. Генезис современного международно-правового механизма обеспечения безопасности на морском транспорте

Поскольку морские перевозки являются особым, наиболее востребованным видом транспорта, выполняющим в мире подавляющее число всех грузовых международных перевозок, для обеспечения выполнения своих функций транспортными кластерами необходимо использование международных правовых документов, регулирующих деятельность морского транспорта и обеспечивающих безопасность на море. Морской транспорт имеет важное значение не только в сфере транспортировки и доставки в рамках глобальной экономики и политики.

На национальном уровне морской транспорт играет важную роль в современном развитии экономики, обеспечивая генерацию рабочих мест, эффективное перемещение грузов и пассажиров, являясь важной составляющей общей транспортной системы России.

Большая часть внешнеторгового грузооборота России осуществляется с использованием его материально-технической базы: морского транспортного флота и обеспечивающих видов транспортного флота, морских портов и перегрузочных комплексов, современных средств связи и систем обеспечения безопасности на морском транспорте.

Разработка, принятие и применение международных правовых норм, которые создают базу для обеспечения безопасности на море, являются эффективным методом борьбы с преступлениями в отношении морского транспорта и его инфраструктуры. Эти нормы представляют собой результат совместных усилий цивилизованного мирового сообщества с учетом законов развития и социально-

исторических особенностей. На генезисе этих норм хотелось бы обратить особое внимание в настоящем исследовании.

Следует отметить, что правила применения морского права обычно вытекают из национальности судна, на котором произошло правонарушение (*lex loci delicti*), географического положения судна в море и связи преступления с прибрежным государством, гражданства лиц, совершивших преступление, и участников преступного сговора, а также гражданства пострадавших. Однако то, как государства интерпретируют и применяют национальные и международные нормы, приводит к разрозненности их соблюдения и правоприменения. Даже когда государства выражают единую позицию в отношении принципов и норм международного права, их интерпретация и применение в национальном законодательстве может различаться.

Научные исследования в области обеспечения безопасности на морском транспорте ведутся давно и уходят корнями в отечественную юридическую науку. Основное внимание уделяется анализу вызовов и угроз в данной сфере, а также изучению существующих международно-правовых механизмов⁹.

Складывающиеся сегодня вызовы и угрозы безопасности государству, обществу, личности, всему международному сообществу, а особенно Российской Федерации, сегодня обращают на себе особое внимание ученых и практиков, которые результативно обобщают как их нынешние характеристики, так и

⁹ См.: *Авхадеев В. Р.* Международное право: современные вызовы // Журнал российского права. 2015. № 4 (220). С. 168–171; *Азнагулова Г. М.* Реализация государственных интересов России как фактор построения сильного государства // Евразийский юридический журнал. 2018. № 10 (125). С. 388–389; *Батырь В. А.* Международное гуманитарное право и право вооруженных конфликтов: вопросы соотношения // Право в Вооруженных Силах — Военно-правовое обозрение. 2021. № 12 (293). С. 6–29; *Его же.* Международно-правовые режимы охраны культурных ценностей в условиях фактической ситуации вооруженного конфликта // *Lex Russica* (Русский закон). 2023. Т. 76. № 7 (200). С. 98–118; *Богатырев В. В., Каламкарян Р. А.* Международно-правовая включенность Российской Федерации в международный договорный процесс как фактор обеспечения юридической безопасности государств // Вестник Московского университета МВД России. 2018. № 3. С. 159–162; *Богатырев В. В.* Имперская идеология как основа безопасности Российской Федерации // Вестник Владимирского юридического института. 2022. № 2 (63). С. 99–104; *Ермаков С. М.* Трансформация НАТО после Лиссабонского саммита 2010 г.: от обороны территории к защите всеобщего достояния // Проблемы национальной стратегии. 2011. № 4 (9). С. 107–128; *Капустин А. Я., Бальхаева С. Б.* Конституция и международное право: новая модель взаимодействия // *Lex Russica* (Русский закон). 2022. Т. 75. № 4 (185). С. 117–127; *Ковлер А. И., Фокин Е. А., Черенкова В. С.* Органы международного правосудия в интеграционных системах современного мира // Международное правосудие. 2019. № 2 (30). С. 44–61; *Ковлер А. И., Ибрагимова Ю. Э.* Правовые ценности в фокусе сравнительного правоведения (обзор IX Международного конгресса сравнительного правоведения) // Журнал зарубежного законодательства и сравнительного правоведения. 2020. № 1 (80). С. 27–40.

необходимые пути решения (В. А. Батырь¹⁰, С. О. Гаврилов¹¹, О. В. Дамаскин¹², А. И. Землин¹³, Р. А. Каламкарян¹⁴, В. Н. Коваль¹⁵, Т. Я. Хабриева¹⁶, И. В. Холиков¹⁷ и др.).

Современные конструкты, образующие основополагающие компоненты международного права, реальные характеристики его функционирования и особенности методологических проблем международно-правовых исследований изучены в трудах В. В. Богатырева¹⁸, А. Н. Вылегжанина¹⁹, Р. А. Каламкаряна²⁰, А. Я. Капустина²¹, А. И. Ковлера²², А. Л. Колодкина²³, В. Л. Толстых²⁴, Т. Я. Хабриевой²⁵ и др.²⁶

¹⁰ См.: Батырь В. А. Новый международно-правовой формат вооруженных конфликтов XXI века (по событиям в Южной Осетии и Абхазии) // Электронный научный журнал Проблемы безопасности. 2008. № 1 (1). С. 3–4; *Его же*. Новые вызовы XXI века в сфере развития средств вооруженной борьбы // Евразийский юридический журнал. 2014. № 2. С. 76–81.

¹¹ См.: Право в точке бифуркации: обсуждение концептуального исследования военных проблем международного права (Дискуссия в формате «круглого стола» по материалам гл. 6 «Военные проблемы международного права») / С. О. Гаврилов, И. Н. Глебов, С. Г. Чукин [и др.] // Государство и право. 2022. № 12. С. 59–67.

¹² См.: Дамаскин О. В., Холиков И. В. Актуальные вопросы правового обеспечения вооруженной борьбы в условиях современных стратегических и политических реалий // Военное право. 2019. № 3 (55). С. 21–28; *Их же*. Современные проблемы международного гуманитарного права // Современное право. 2017. № 5. С. 104–111.

¹³ См.: Землин А. И., Иванов Г. В., Ханько В. В. Правовые вопросы обеспечения национальной безопасности Российской Федерации в Арктике // Военное право. 2023. № 2 (78). С. 9–14.

¹⁴ См.: Каламкарян Р. А. Россия в рамках международного сотрудничества в борьбе с преступностью // Гражданин и право. 2011. № 2. С. 3–15.

¹⁵ См.: Коваль В. Н., Очкурено С. В., Васильев С. А. К проблеме обеспечения безопасности на море: азиатский регион // Московский журнал международного права. 2022. № 4. С. 56–67.

¹⁶ См.: Хабриева Т. Я., Капустин А. Я. Международное право и санкции. Поиск границ допустимого // Вестник Российской академии наук. 2019. Т. 89. № 1. С. 3–9.

¹⁷ См.: Холиков И. В. Распространение эпидемий, пандемий и массовых заболеваний как глобальный вызов современности // Пути к миру и безопасности. 2020. № 2 (59). С. 27–40; Холиков И. В., Милованович А., Наумов П. Ю. Динамика функционирования международного права в условиях трансформации современного миропорядка: постнеклассический подход // Журнал российского права. 2022. Т. 26. № 11. С. 132–148; Холиков И. В. Гибридная война как многовекторная угроза национальной безопасности России в условиях кризиса системы мирового правопорядка // Право в Вооруженных Силах — Военно-правовое обозрение. 2022. № 11 (304). С. 30–38.

¹⁸ См.: Богатырев В. В. Правовой менталитет как основная проблема правовой глобализации // Вестник Владимирского юридического института. 2006. № 1 (1). С. 183–186; Богатырев В. В., Лукьянова Н. А. Роль и место стран — лидеров цивилизационного процесса в развитии права // Вестник Владимирского юридического института. 2010. № 2 (15). С. 177–182; Богатырев В. В., Каламкарян Р. А. Право международной безопасности : учебник. М. : ООО «Русайнс», 2022.

¹⁹ См.: Вылегжанин А. Н., Каламкарян Р. А. Международный обычай как основной источник международного права // Государство и право. 2012. № 6. С. 78–89;

²⁰ См.: Каламкарян Р. А. Россия в рамках международного сотрудничества в борьбе с преступностью. С. 3–15; Каламкарян Р. А., Мигачев Ю. И. Международное право как регулятор современных международно-правовых отношений // Государство и право. 2013. № 11. С. 46–59; *Их же*. Международная нормативная система как институционно-правовая составляющая современного миропорядка // Государство и право. 2015. № 6. С. 62–70.

²¹ См.: Капустин А. Я., Журавлева И. П. Действие международного права в национальной правовой системе: в поиске лучшего понимания // Московский журнал международного права. 2020. № 1. С. 26–43.

Актуальные проблемы российского морского права, его структурные основы, современное состояние и тенденции развития, роль Международного трибунала по морскому праву в обеспечении международной морской законности и безопасности, правовые проблемы эксплуатации морских судов без экипажей и многие другие вопросы правового регулирования обеспечения безопасности на морском транспорте раскрыты в научных работах В. Н. Гуцуляка²⁷.

Комплексному исследованию проблем обеспечения безопасности на морском транспорте, препятствию создания очагов конфликтов и вооруженной борьбы с использованием морских средств и путей, противодействию противоправным посягательствам на охраняемые законом ценности, морской транспорт и прибрежные районы, борьбе с пиратством и иными преступлениями, роли международно-правовых механизмов в этих вопросах, роли и месту России в этих

²² См.: *Ковлер А. И.* Эволютивное толкование европейской конвенции по правам человека: возможности и пределы. Европейский суд по правам человека как субъект толкования права // Журнал зарубежного законодательства и сравнительного правоведения. 2016. № 3 (58). С. 92–100; *Его же.* Критерии справедливого судебного разбирательства: международные стандарты и их имплементация в национальном правосудии // Журнал зарубежного законодательства и сравнительного правоведения. 2017. № 1 (62). С. 21–25; *Его же.* «Возьмемся за руки, друзья...» Предисловие к декларации Сан-Хосе // Международное правосудие. 2018. № 4 (28). С. 55–57; *Хабриева Т. Я., Ковлер А. И.* Сравнительное правоведение: итоги и перспективы // Журнал зарубежного законодательства и сравнительного правоведения. 2023. Т. 19. № 2. С. 5–11.

²³ См.: *Колодкин А. Л., Гуцуляк В. Н., Боброва Ю. В.* Мировой океан. Международно-правовой режим. Основные проблемы. М.: СТАТУТ, 2007.

²⁴ См.: *Толстых В. Л.* Государство в историческом и международно-правовом контексте // Московский журнал международного права. 2017. № 2 (106). С. 18–28; *Его же.* Морской арбитраж против морского права (анализ решений по делам Arctic Sunrise, о Южно-Китайском море и спору между Хорватией и Словенией) // Московский журнал международного права. 2019. № 3. С. 128–140; *Его же.* Правовой режим Каспийского моря по Конвенции 2018 г. и интересы прикаспийских государств // Российский юридический журнал. 2020. № 1 (130). С. 9–19; *Его же.* Кризис международного права: диагноз // Закон. 2022. № 12. С. 122–133.

²⁵ См.: *Хабриева Т. Я.* Технологические императивы современного мира и право // Журнал зарубежного законодательства и сравнительного правоведения. 2023. Т. 19. № 1. С. 5–12; *Ее же.* Правовая система Российской Федерации в условиях международной интеграции // Вестник Российской академии наук. 2015. Т. 85. № 3. С. 195.

²⁶ См.: *Азнагулова Г. М.* Субстанциональная сущность международного права // Журнал российского права. 2023. Т. 27, № 1. С. 138–151; *Холиков И. В.* Гуманитарная роль Российской военной медицины на международном и национальном уровнях // Пути к миру и безопасности. 2018. № 1 (54). С. 197–206.

²⁷ См.: *Гуцуляк В. Н., Колодкин А. Л.* Международный трибунал ООН по морскому праву — новое международное судебное учреждение // Транспортное право. 2006. № 1. С. 13–16; *Гуцуляк В. Н.* Международное морское право (публичное и частное) : учеб. пособие для студентов вузов. Ростов н/Д : Феникс, 2006; *Его же.* Актуальные проблемы Российского морского права, его современное состояние и тенденции развития // Государство и право. 2017. № 9. С. 74–92; *Его же.* Российское и международное морское право (публичное и частное). М. : Граница, 2017; *Его же.* Виды чартеров в международном торговом судоходстве // Труды Института государства и права Российской академии наук. 2019. Т. 14. № 4. С. 108–130; *Его же.* Морское право, как конвенционная учебная дисциплина // Транспортное право и безопасность. 2020. № 2 (34). С. 37–54; *Гуцуляк В. Н., Клюев В. В.* Правовые проблемы эксплуатации морских судов без экипажей // Государство и право. 2021. № 10. С. 163–172; *Гуцуляк В. Н.* Прозелитные нормы в российском и международном морском праве // Транспортное право и безопасность. 2021. № 3 (39). С. 32–48.

процессах посвящены публикации В. Р. Авхадеева²⁸, В. А. Батырь²⁹, В. Г. Белякова³⁰, С. А. Васильева³¹, А. Н. Вылегжагина³², И. С. Жудро³³, А. Т. Забуруннова³⁴, И. Н. Золотухина³⁵, В. С. Иваненко³⁶, Н. А. Князевой³⁷, В. Н. Коваля³⁸, А. Л. Колодкина³⁹, А. Н. Пивоварова⁴⁰, А. М. Скрынника⁴¹, А. В. Усова⁴², И. В. Холикова⁴³, Н. Д. Эриашвили⁴⁴ и др.⁴⁵

²⁸ См.: *Авхадеев В. Р.* Противодействие пиратству: сопоставительный анализ международно-правового и государственно-правового регулирования (в соответствии с законодательством Российской Федерации) // Ученые труды Российской академии адвокатуры и нотариата. 2012. № 1 (24). С. 118; *Его же.* Механизм международного сотрудничества по проблемам Арктики: развитие на современном этапе и в перспективе // Право. Журнал Высшей школы экономики. 2018. № 4. С. 332–353.

²⁹ См.: *Батырь В. А.* Сбалансированный современный особый международно-правовой статус Каспийского моря // *Lex Russica* (Русский закон). 2019. № 9 (154). С. 51–62.

³⁰ См.: *Беляков В. Г., Скрынник А. М.* Принцип экстерриториальности в действиях государств по ограничению и контролю торгового мореплавания в мирное время, вне вооруженного конфликта // Северо-Кавказский юридический вестник. 2012. № 2. С. 21–24.

³¹ См.: *Васильев С. А.* Международно-правовые меры обеспечения безопасности судоходства // Московский журнал международного права. 2021. № 1. С. 81–88.

³² См.: *Вылегжанин А. Н., Пушкарева Э. Ф.* Международно-правовые вопросы установления морских охраняемых районов // Московский журнал международного права. 2019. № 3. С. 22–46.

³³ См.: *Жудро И. С.* Международные правовые инструменты реализации Стратегии национальной безопасности Российской Федерации в арктическом секторе // Вестник военного права. 2016. № 2. С. 7–14.

³⁴ См.: *Забуруннов А. Т., Забуруннов А. А.* Морская безопасность на региональном уровне как аспект национальной безопасности // Наука и образование: хозяйство и экономика; предпринимательство; право и управление. 2016. № 1 (68). С. 134–138.

³⁵ См.: *Золотухин И. Н.* Морское пиратство в Юго-Восточной Азии: региональное измерение проблемы // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2016. № 4 (39). С. 140–157.

³⁶ См.: *Иваненко В. С., Колодкин А. Л., Кропачев Н. М.* Мир, безопасность и международное право: взгляд в будущее // Известия высших учебных заведений. Правоведение. 2003. № 5 (250). С. 14–18; *Иваненко В. С.* Преподавание международного гуманитарного права в вузах России: осмысление состояния, проблем и перспектив // Российский ежегодник международного права. 2018. № 5. С. 138–152.

³⁷ См.: *Князева Н. А.* Международный суд по делам о морском пиратстве: проблемы создания и функционирования // Азиатско-Тихоокеанский регион: экономика, политика, право. 2020. № 4. С. 128–137; *Князева Н. А., Князева Е. А.* Использование военно-морских сил по борьбе с морским пиратством // Национальная безопасность / *Nota Bene*. 2019. № 4. С. 1–10.

³⁸ См.: *Коваль В. Н.* Подводные исследования военных объектов: проблемы правовой регламентации // Обеспечение прав и свобод человека в современном мире : материалы XI науч.-практ. конф. (Москва, 22 ноября 2016 года) : в 4 ч. Ч. 2. М. : ООО «Проспект», 2017. С. 327–330.

³⁹ См.: *Колодкин А. Л., Гуцуляк В. Н., Боброва Ю. В.* Незаконный оборот наркотических средств и психотропных веществ на море // Наркоконтроль. 2009. № 1. С. 21–25; *Колодкин А. Л., Гуцуляк В. Н.* Морское пиратство: новые вызовы и угрозы // Новые вызовы и международное право. М. : Ин-т гос-ва и права РАН, 2010. С. 125–139.

⁴⁰ См.: *Пивоваров А. Н.* К вопросу о концепции транспортной безопасности акватории морского порта // Эксплуатация морского транспорта. 2010. № 1 (59). С. 36–39.

Проблемы разработки норм и их практического соблюдения в области обеспечения безопасности на морском транспорте присутствовали на протяжении развития международно-правового механизма в этой области. Эти проблемы остаются актуальными и на современном этапе развития международного права и межгосударственных отношений.

В течение периода, который длился от первой Гаагской конференции 1899 г. и до середины XX века (продолжался до конца холодной войны), преобладающее влияние права на морскую мощь отдельных государств оказывали режимы контроля над морскими вооружениями. Контроль над вооружениями стремился ограничить риск или последствия морской войны.

Военно-морской контроль над вооружениями уточнял законы морской войны и предписывал поведение на море, воздвигая «брандмауэры», разделявшие

⁴¹ См.: *Скрынник А. М.* Государственный надзор за исполнением законодательства о морской безопасности, безопасности мореплавания и судоходства на внутренних водных путях // *Транспортное право*. 2008. № 3. С. 43–46; *Его же.* Государственное управление в сфере обеспечения морской безопасности в России // *Северо-Кавказский юридический вестник*. 2009. № 3. С. 77–84; *Его же.* Система государственного контроля и надзора в сфере обеспечения транспортной (морской) безопасности // *Транспортное право*. 2010. № 3. С. 20–26; *Его же.* Транспортная (морская) безопасность в системе национальной и международной безопасности. Правовое регулирование // *Северо-Кавказский юридический вестник*. 2011. № 2. С. 17–23; *Его же.* К вопросу о безопасности в области торгового мореплавания Российской Федерации // *Национальная безопасность / nota bene*. 2011. № 6 (17). С. 28–34; *Его же.* Правовой и содержательный анализ понятий «судно» и «военный корабль» применительно к обеспечению транспортной (морской) безопасности // *Северо-Кавказский юридический вестник*. 2012. № 1. С. 38–48; *Его же.* Административный контроль и надзор за обеспечением транспортной (морской) безопасности в морских портах // *Административное право и процесс*. 2012. № 2. С. 58–63; *Его же.* Международный и национальный контроль (надзор) в сфере обеспечения безопасности морского судоходства. Проблемы правового регулирования // *Актуальные проблемы российского права*. 2012. № 2 (23). С. 258–266; *Его же.* Система морского транспортного образования в Российской империи и СССР: краткий историко-правовой аспект // *Океанский менеджмент*. 2020. № 3 (8). С. 38–45; *Его же.* Военно-морская подготовка в мореходных училищах малого и дальнего плавания Российской империи и средних мореходных училищах СССР: историко-правовой аспект // *Военное право*. 2021. № 2 (66). С. 93–107.

⁴² См.: *Усов А. В.* Изучение обеспечения морской безопасности Дальневосточного бассейна России по документам Российского государственного исторического архива Дальнего Востока (1860–1917-е гг.) // *Клио*. 2020. № 5 (161). С. 73–79.

⁴³ См.: *Холиков И. В.* Некоторые проблемные вопросы международно-правовой регламентации использования беспилотных морских систем в военных целях // *Военное право*. 2019. № 6 (58). С. 276–282; *Холиков И. В., Лиховидов К. С., Плакса В. Н.* Современные тенденции международно-правового регулирования вооруженных конфликтов на море // *Военный академический журнал*. 2019. № 4 (24). С. 144–149; *Холиков И. В.* Правовые аспекты обеспечения военной безопасности России: динамика подходов и концептуальные перспективы // *Военное право*. 2022. № 6 (76). С. 22–27.

⁴⁴ См.: *Эриашвили Н. Д., Богатырев В. В., Каламжарян Р. А.* Целостность системы современного международного права как основа универсальной международной безопасности // *Закон и право*. 2021. № 6. С. 146–150.

⁴⁵ См.: *Лесная Е. В.* Понятие и механизм разрешения международных морских споров // *E-Scio*. 2022. № 6 (69). С. 475–479; *Марочкин С. Ю., Иваненко В. С., Верецетин В. С.* Международное право : учебник. 4-е изд. М. : Норма, 2014; *Перелехова Т. С.* Проблемы правового регулирования морского терроризма на территории СМП // *Океанский менеджмент*. 2022. № 2 (16). С. 23–27; *Сенотрусов А. А., Тарасов А. С.* Особенности законодательства России и международного морского законодательства в сфере борьбы с морским пиратством // *Актуальные проблемы экономики и управления*. 2023. № 1 (12). С. 435–443; *Стахов А. И.* Административно-публичное обеспечение безопасности в Российской Федерации / науч. ред. Б. В. Россинский. М. : Закон и право, 2006.

противоборствующие флоты, или ограничивая использование таких средств, как морские мины, а также ограничивал или запрещал некоторые методы ведения военно-морских действий, таких как неограниченная подводная война. Эти правила были разработаны для поддержания мира или предотвращения расширения войны на море путем контроля за типами и количеством военных кораблей, типами разрешенного оружия и тем, как это оружие может быть использовано.

В период между двумя мировыми войнами Вашингтонским военно-морским договором 1922 г.⁴⁶ было установлено соотношение тоннажа линкоров для всех крупных морских государств. Хотя договор действительно замедлил строительство крупных боевых кораблей, он имел и обратный эффект: способствуя созданию условий и стимулов для смещения акцента ведущих морских держав на другие виды вооружений, в частности подводные лодки, которые не подлежали явному контролю.

В период холодной войны, блок Организации Североатлантического договора (далее — НАТО) и СССР были очень близки к полномасштабной войне с применением ядерного оружия в Карибском море во время событий на Кубе в 1962 г. и в Средиземном море во время войны Судного дня 1973 г. Однако удалось добиться того, что две ведущие сверхдержавы так и не развязали военные действия на море, несмотря на десятилетия напряженного политического противостояния.

В ряде соглашений о контроле над ядерными вооружениями подчеркивалось, что основная функция международного права заключается в предотвращении войны сверхдержав в общем и ядерной войны в частности. Так, применительно к рассматриваемой нами тематике Договор о запрещении размещения на дне морей и океанов и в его недрах ядерного оружия и других видов оружия массового уничтожения (подписан в Москве, Лондоне, Вашингтоне 11.02.1971)⁴⁷, разработанный по инициативе СССР, замедлил распространение ядерного

⁴⁶ См.: Академик : сайт. URL: <https://dic.academic.ru/dic.nsf/ruwiki/624469> (дата обращения: 07.02.2024).

⁴⁷ См.: Ведомости ВС СССР. 1972. № 30. Ст. 257.

оружия, запретив его размещение на дне океана за внешним пределом двенадцатимильной зоны от береговой линии. Договор выполнял контролируемую функцию — дополнял соглашения о предотвращении инцидентов в открытом море во избежание непреднамеренной конфронтации американских и советских военно-морских сил. Соглашение между Правительством СССР и Правительством США о предотвращении инцидентов в открытом море и в воздушном пространстве над ним 1972 г. и дальнейшие соглашения между Советским Союзом и Соединенным Королевством (1986), ФРГ и Францией (1988), Канадой и Италией (1989), Испанией и Нидерландами (1990), а также между ФРГ и Республикой Польша (1990) были направлены на сокращение провокационного или рискованного поведения соперничающих военно-морских сил.

Необходимо отметить, что данный далеко не полный перечень соглашений о безопасности на море, касающихся контроля за военно-морским компонентом государств, применим исключительно в условиях мирного времени либо конфликтов низкой интенсивности.

В условиях современного вооруженного конфликта, зачастую характеризующегося гибридными формами противостояния сторон, международно-правовые нормы, регламентирующие морские вооруженные конфликты и непосредственно осуществление военно-морских действий, функционируют параллельно с нормами международного морского права. «Танкерная война» как тип военно-морских действий во время ирано-иракской войны 1980–1988 гг. представляет собой один из наиболее вероятных сценариев ведения войны на море сегодня. Такие военно-морские действия характеризуются применением разнородных стратегий, тактик, возможностей и нестандартных методов, проводимых с низкой интенсивностью и включающих комбинацию традиционных военно-морских сил и негосударственных или иррегулярных вооруженных формирований, но способных при этом оказывать стратегическое воздействие на региональную политику и глобальные рынки.

Следует отметить, что в результате ирано-иракской войны в 1980-х гг. произошли значительные изменения в международном морском праве. Было оставлено понятие права на морскую войну, а вместо этого началось установление нормативных рамок и механизмов сотрудничества в целях обеспечения стабильности и безопасности на море. Современное международное право обеспечения безопасности на морском транспорте предусматривает принятие мер в рамках сотрудничества между различными международными и региональными организациями, объединяющими государства для создания безопасной глобальной морской системы. Право и международные институты стали катализаторами сотрудничества между государствами. Совместные морские силы коалиций стран обеспечивают преобладание права в море, формируя устойчивый и всеохватывающий порядок в Мировом океане. Изменения в международной политике в значительной степени открыли дверь для новой парадигмы в области обеспечения безопасности на морском транспорте, что оказывает решающее влияние на стратегический, оперативный и политический ландшафт Мирового океана.

Традиционные институты по-прежнему важны для построения более безопасного морского порядка. В этом плане ведущую роль взяла на себя Международная морская организация. В 2002 г. государства — члены Международной морской организации, включая Российскую Федерацию, утвердили обширные изменения к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г., а в 2005 г. была проведена полная переработка Римской конвенции 1988 г.

Примером развития современного международно-правового механизма обеспечения безопасности на морском транспорте является созданная в 2003 г. международная программа «Инициатива по безопасности в борьбе с распространением оружия массового уничтожения (ИБОР-ОМУ)», которая насчитывает более 100 государств-участников. В рамках инициативы «Совместное информирование и устранение конфликтов» (Shared Awareness and Deconfliction, SHADE) в 2008 г. в Бахрейне собрались 27 государств для

согласования мероприятий по противодействию пиратству. Контактная группа по борьбе с пиратством у побережья Сомали в 2009 г. включает в себя 50 государств и международных организаций, которые активно участвуют в этой инициативе.

Еще одним примером развития современного международно-правового механизма обеспечения безопасности на морском транспорте является Механизм сотрудничества в деле безопасности мореплавания и защиты окружающей среды в Малаккском и Сингапурском проливах (далее — Механизм сотрудничества) — одно из наиболее заметных мероприятий, проводимых под эгидой ИМО с целью совершенствования региональных мер безопасности на морском транспорте. Эта инициатива появилась в 2005 г. на совещании в Джакарте как процесс, направленный на расширение регионального сотрудничества и наращивание местного потенциала прибрежных государств по патрулированию международных проливов.

Последующие совещания были проведены в Куала-Лумпуре в 2006 г., а третье совещание — в Сингапуре в 2007 г. В них приняли участие Индонезия, Сингапур и Малайзия, а также 25 государств, ведущих торговлю и являющихся крупнейшими пользователями проливов. 6 сентября 2007 г. на совещании в Сингапуре государства-участники подписали Механизм сотрудничества. Механизм сотрудничества состоит из трех взаимосвязанных и взаимодополняющих компонентов: Форум сотрудничества служит платформой для диалога, Координационный комитет по проектам координирует реализацию проектов по управлению проливами, а Фонд средств навигации получает прямые финансовые взносы на обеспечение и обслуживание важнейших навигационных средств в Малаккском и Сингапурском проливах.

Еще более успешным оказалось сотрудничество стран Азии в борьбе с пиратством. Региональное соглашение о сотрудничестве в борьбе с пиратством и вооруженным разбоем против судов в Азии⁴⁸ (ReCAAP) — первое многостороннее соглашение, посвященное исключительно борьбе с пиратством —

⁴⁸ См.: Ministry of Foreign Affairs of Japan : site. URL: https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/kaiyo/pdfs/kyotei_s.pdf (дата обращения: 27.02.2024).

было подписано группой азиатских стран в 2004 г. под руководством Японии. Соглашение вступило в силу в 2006 г., и в Сингапуре был создан современный Центр обмена информацией (ЦОИ), выполняющий функции оперативной координации и обобщения информации для стран – участниц.

Международная морская организация также сыграла ключевую роль в поощрении эффективного взаимодействия двадцати пяти стран, входящих в Морскую организацию Западной и Центральной Африки (далее — МОЗЦА), с целью улучшения уровня безопасности, защиты окружающей среды и обеспечения безопасной навигации. МОЗЦА является единственным субрегиональным органом в Африке, специализированным в вопросах безопасности на море. С момента своего создания в 1975 г. МОЗЦА — площадка для обсуждения определенного круга вопросов в морской сфере, помогает, например, государствам координировать управление портами, однако ее деятельность сдерживалась недостатком ресурсов, политической нестабильностью и протекционистской политикой. Тем не менее в последние несколько лет организация переживает период активного развития, выполняя все больше функций.

В июле 2008 г. по итогам совещания, проведенного в Дакаре под эгидой МОЗЦА в 2006 г., был подписан функциональный Меморандум о взаимопонимании о создании Субрегиональной интегрированной сети береговой охраны в Западной и Центральной Африке. Согласно данному меморандуму субрегион поделен на четыре зоны, находящиеся в ведении береговой охраны и включающие по пять государств в каждой. В каждой зоне имеется центр береговой охраны, а два основных координационных центра расположены в Луанде (Ангола) и Аккре (Гана). Соглашение также содержит рекомендации по усилению береговой охраны, поддержанию морского присутствия в исключительной экономической зоне (далее — ИЭЗ) и обеспечению выполнения международных договоров.

Усилия по расширению партнерства в сфере обеспечения безопасности на море могут быть поддержаны путем предоставления судов, оборудования и

профессиональной подготовки странами, обладающими более значительными ресурсами, а также путем наращивания правового и политического потенциала. Так, например, в 1994 г. Береговой охраной США был разработан Типовой кодекс морской службы (ТКМС), призванный помочь странам в совершенствовании законодательства и норм в области морского права для создания морской службы. Кодекс является модульным, т.е. страны могут выбрать и адаптировать весь документ или вырезать из него разделы для решения конкретных вопросов, таких как охрана границ, поиск и спасение, борьба с терроризмом, которые могут дополнять существующие законы. Кодекс был обновлен в 2008 году с целью отражения последних изменений в международном праве. На заседании ИМО в 2008 году большая группа государств предложила Организации возглавить разработку аналогичного типового законодательства по кодексу безопасности на море. Типовой кодекс ИМО позволит государствам — участникам СОЛАС-74 соответствовать требованиям Международного кодекса по охране судов и портовых средств⁴⁹ (далее — Кодекс ОСПС) посредством предложенных обязанностей национальных органов власти, рекомендуемой структуры руководства судами и портовыми сооружениями, механизма межведомственного сотрудничества, критериев оценки безопасности портовых объектов и судов, а также разработки критериев для оценки их соответствия.

Изучение особенностей современного нормативного регулирования в области международного права, направленного на обеспечение безопасности на морском транспорте, свидетельствует о сложности процесса формулирования и утверждения таких нормативных актов, а также их последующего применения.

Гаагская конференция 1930 г., а также Первая и Вторая конференции ООН по морскому праву 1958 и 1960 г. не привели к существенным изменениям в международном морском праве. Только Третья конференция ООН по морскому праву, проходившая в течение девяти лет с 1973 по 1982 г., привела к принятию Конвенции ООН по морскому праву.

⁴⁹ См.: АО «Кодекс» : сайт. URL: <https://docs.cntd.ru/document/902019001?ysclid=lupw0npizp183555799> (дата обращения: 27.02.2024).

Связано это было со следующими обстоятельствами:

- во-первых, традиционные страны, имеющие наибольшее влияние в море, были обеспокоены тем, что распространение чрезмерных притязаний прибрежных государств на морские пространства ограничит основные навигационные права и свободы;

- во-вторых, развивающиеся страны хотели получить гарантированный доступ к живым и неживым природным ресурсам в своих морских водах и стремились разделить богатства, добываемые с морского дна районов вне национальной юрисдикции. В то же время транснациональные корпорации, которые могли бы вести добычу на морском дне, были заинтересованы в разработке международной конвенции, которая обеспечила бы правовую определенность и гарантированное владение участками добычи.

Переговоры в рамках Третьей конференции ООН по морскому праву были посвящены обсуждению политических, стратегических, экономических, коммерческих, энергетических и других вопросов. Вследствие имеющихся различий во взглядах государств-участников на будущий правопорядок в Мировом океане прошедший переговорный процесс характеризуется как один из самых трудных и всеохватывающих в практике международного права.

Однако переговоры завершились успешно, что привело к принятию Конвенции ООН по морскому праву — самого важного международного соглашения в области поддержания правопорядка на море и обеспечения безопасности на морском транспорте. По окончании конференции в 1982 г. США не подписали Конвенцию, хотя в 1983 г. администрация Рональда Рейгана опубликовала Заявление «О морской политике», в котором говорилось о готовности США действовать с учетом различных интересов, связанных с традиционным использованием океанов, включая судоходство, а также утверждать свои морские права на глобальном уровне таким образом, чтобы это соответствовало балансу интересов, предусмотренному в Конвенции. Однако это Заявление не касалось соблюдения и реализации положений Конвенции, относящихся к глубоководному морскому дну (Часть XI Конвенции). В результате

чего после продолжительных переговоров, которые длились более десяти лет, в Часть XI были внесены изменения, и в 1994 г. было принято Соглашение об осуществлении Части XI Конвенции ООН по морскому праву от 10 декабря 1982 г.

Конвенция является эпохальным международным соглашением, своего рода «конституцией океанов». Текст Конвенции содержит 320 статей и девять приложений, которые обеспечивают основу для распределения юрисдикции, прав и обязанностей между государствами, обеспечивающих разумный баланс интересов государств в области осуществления контроля за деятельностью у их собственных берегов и интересов всех государств в области охраны свободы использования пространств океана без неоправданного вмешательства. Данные общепризнанные нормы формируют стабильность и предсказуемость в международной сфере, составляя минимальную основу мирового правопорядка и эффективного обеспечения безопасности на морском транспорте. Закрепление в Конвенции положений, отражающих принцип свободы судоходства, явилось своего рода победой ведущих «морских держав», однако ограничения, связанные с предусмотренным Частью XI порядком разработки ресурсов морского дна, ограничили привлекательность договора для отдельных стран.

Как и все многосторонние соглашения, Конвенция отражает компромиссы, присущие договоренностям по широкому кругу вопросов, а в некоторых терминах присутствует конструктивная двусмысленность. Однако даже с учетом девятилетнего переговорного процесса данное соглашение не является совершенным. Конвенция ООН по морскому праву не является универсальным средством борьбы с чрезмерными морскими притязаниями или обеспечения свободы судоходства, поскольку многие государства-члены не соблюдают ее положения. Однако, несмотря на возможные недостатки соглашения, оно является лучшим — фактически единственным — правовым инструментом, который доказал свою эффективность в сдерживании угроз безопасности на морском транспорте.

Конвенция ООН по морскому праву — всеобъемлющая основа распределения суверенитета, юрисдикции, прав и обязанностей между

государствами, которая обеспечивает тщательный баланс между интересами прибрежных государств по освоению ресурсов и контролю за деятельностью у своего побережья и интересами международного сообщества по поддержанию свободы судоходства и полета и других видов правомерного использования морских пространств.

Современный международно-правовой механизм обеспечения безопасности на морском транспорте имеет свой уникальный генезис, который коренится в исторических процессах развития международного права морей и океанов. Первоначально регулирование обеспечения безопасности на морском транспорте началось с заключения морских договоров между отдельными государствами. Однако с развитием международной торговли и мореплавания стало очевидно, что угрозы безопасности на морском транспорте стали более сложными и требуют коллективных усилий.

Одним из важных этапов формирования современного международно-правового механизма обеспечения безопасности на морском транспорте стало создание Международной морской организации в 1948 г. ИМО разрабатывает и принимает нормативные акты, устанавливающие стандарты безопасности на морском транспорте, а также проводит обучение и сертификацию моряков.

Еще одним важным этапом стало принятие Конвенции ООН по морскому праву в 1982 г., которая установила основные принципы регулирования морского пространства и использования его ресурсов, включая вопросы безопасности и защиты морских путей сообщения.

Сегодня международно-правовой механизм обеспечения безопасности на морском транспорте базируется на принципах ИМО, КМП-82, а также на других соглашениях и документах, призванных гарантировать безопасность навигации, охрану морской среды и предотвращение инцидентов на море. Этот механизм является динамично развивающимся и постоянно совершенствуется для эффективного противодействия современным угрозам и вызовам, стоящим перед морским транспортом.

Кроме того, эволюция современного международно-правового механизма обеспечения безопасности на морском транспорте также связана с развитием технологий и появлением новых вызовов, таких как киберугрозы, терроризм, пиратство и другие формы незаконной деятельности на море. В ответ на эти угрозы международные организации, государства и структуры безопасности совместно работают над укреплением правового регулирования и мер безопасности на морском транспорте.

Важной составляющей современного международно-правового механизма является сотрудничество государств и региональных организаций по обеспечению безопасности на морском транспорте. Это позволяет эффективно противостоять угрозам, которые могут иметь трансграничный характер и требуют согласованных действий между различными странами.

Генезис современного международно-правового механизма обеспечения безопасности на морском транспорте отражает постоянное стремление международного сообщества к укреплению правовых основ безопасного мореплавания, защите окружающей среды и обеспечению морской безопасности в целом. Принципы и стандарты, закрепленные в соответствующих международных документах, играют ключевую роль в предотвращении чрезвычайных ситуаций, обеспечении стабильности в сфере морского транспорта и создании условий для устойчивого развития мировой экономики.

1.2. Международная нормативно-правовая база обеспечения безопасности на морском транспорте и практика государств по ее реализации

За последние сто лет в международном праве произошли значительные изменения в нормах, касающихся обеспечения безопасности на морском транспорте. Отходя от прежней концепции правил, направленных на предотвращение вооруженных столкновений в море путем обеспечения расстояния между государствами, нынешняя глобальная система стремится к

созданию коллективных усилий для содействия сотрудничества в области обеспечения морской безопасности на основе общих целей. Подобные изменения привели к усилению эффективности международных стандартов по морской безопасности, сделав упор на стратегическое развитие и расширение сотрудничества на международном уровне в области обеспечения безопасности портов и прибрежной инфраструктуры, улучшения информированности о морских угрозах и их предотвращении.

Международная нормативно-правовая база обеспечения безопасности на морском транспорте представляет собой важный инструмент для создания норм и правил, которые призваны обеспечивать безопасность на морском транспорте и охрану окружающей среды, предотвращать аварии, а также гарантировать безопасность и социальную защиту моряков. Кроме того, международные нормативно-правовые документы в области безопасности на морском транспорте способствуют содействию международному сотрудничеству и координации действий государств в противодействии различным угрозам и вызовам, стоящим перед современным мореплаванием.

Международная нормативно-правовая обеспечения безопасности на морском транспорте является результатом многолетних усилий международного сообщества по созданию единой системы стандартов, которая обеспечивает безопасность не только для судов и их экипажей, но и для окружающей среды и морской инфраструктуры.

Следует перечислить перечень основных документов, лежащих в основе этой базы: Международные правила предупреждения столкновений судов в море 1972 г., Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. и Протокол 1978 г. к ней, Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г. и протоколы к ней 1978 и 1988 гг., Конвенция ООН по морскому праву 1982 г., Римская конвенция 1988 г., Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения 1993 г.⁵⁰, Конвенция 2006 г. о труде в морском судоходстве⁵¹ и

⁵⁰ См.: Бюллетень международных договоров. 2011 (приложение № 1, ч. 4). С. 475–482.

многие др. Эти международные инструменты устанавливают обязательные требования и стандарты, которым должны соответствовать все участники морских перевозок для обеспечения безопасности на морском транспорте.

Благодаря активному участию государств и международных организаций в разработке и совершенствовании нормативно-правовой базы, в настоящее время в международных водах и портах функционирует слаженная система правил и мер безопасности, которая способствует улучшению стандартов безопасности и снижению рисков для судов, моряков и окружающей среды.

Каждый из упомянутых международных документов о безопасности на морском транспорте направлен на регулирование определенных аспектов деятельности судов и моряков. Например, МППСС-72 были разработаны в рамках Международной морской организации и вступили в силу в 1972 г. Эти правила представляют собой набор стандартов и рекомендаций, направленных на обеспечение безопасного судоходства и предотвращение столкновений между судами. МППСС-72 содержит унифицированные правила поведения для судов, определяющие правила уступки, обзорности, действий при приближении других судов и т. д.

Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов была принята в 1973 г. и была позже дополнена Протоколом 1978 г. Эта конвенция устанавливает международные правила, предназначенные предотвращать загрязнение морских пространств от судов, и регулирует выгрузку нефти, отходов и других вредных веществ в море. МАРПОЛ 73/78 содержит принципы управления отходами и предотвращения загрязнения, а также стандарты для оборудования судов средствами очистки и защиты окружающей среды.

СОЛАС-74 устанавливает минимальные стандарты безопасности судов, оборудования на борту, процедур эвакуации и действий в чрезвычайных ситуациях. Данный документ является одним из основных и всеобъемлющих документов в области безопасности на море и широко принят в международном сообществе.

⁵¹ См.: Бюллетень международных договоров. 2014. № 5. С. 3–182.

Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения 1993 г. направлен на обеспечение эффективного управления безопасностью на судах и снижение рисков аварий и загрязнения окружающей среды. Этот документ устанавливает принципы безопасного управления судами, требования к руководству судовладельцев, правила проведения аудитов и т. д.

Конвенция 2006 г. о труде в морском судоходстве призвана обеспечить социальную защиту моряков путем установления минимальных стандартов условий труда и жизни на судах, а также стимулирования соблюдения норм трудового законодательства в морской сфере.

Эти и другие международно-правовые инструменты не только регулируют деятельность участников морских перевозок, но также способствуют содействию международному сотрудничеству и обмену опытом для постоянного улучшения безопасности на морском транспорте.

Процессы глобализации и приватизации привели к повышению влияния корпоративного саморегулирования путем разработки различных кодексов поведения, что вынудило специалистов прибегнуть к ним для заполнения пробелов в международной правовой сфере. Необходимо отметить усиление роли негосударственных организаций и частных компаний, а также увеличение использования необязательных нормативных актов в качестве инструмента установления стандартов в международном праве⁵².

Основным документом по морскому праву на современном этапе является Конвенция ООН по морскому праву. Конвенция делит морские пространства на зоны — внутренние воды, архипелажные воды, территориальное море, прилежащие зоны, исключительные экономические зоны, континентальный шельф, открытое море и район — и устанавливает функциональные права, обязанности и юрисдикцию в каждой зоне, связанные с судоходством и полетами, разведкой, разработкой и сохранением живых и неживых ресурсов океана,

⁵² См.: Францкевич М. С. Вопросы регламентации безопасности мореплавания в рамках международного права // Журнал зарубежного законодательства и сравнительного правоведения. 2021. Т. 17. № 2. С. 150–156; Старцун В. Н. Частные военные компании: международный опыт и перспективы правового регулирования в Российской Федерации. М. : Военный университет, 2016.

защитой морской среды и морскими научными исследованиями. Права и юрисдикция прибрежных государств в шельфовых зонах сокращаются по мере удаления от береговой линии. И наоборот, права и свободы международного сообщества расширяются по мере удаления от суши.

Таким образом, Конвенция устанавливает правила применения прямых исходных линий и архипелажных исходных линий, определяет распространение суверенитета прибрежного государства на территориальное море в пределах 12 морских миль от исходных линий. Она обеспечивает право прохода через территориальное море и архипелажные воды, включая различные виды прохода — мирный проход, транзитный проход через международные проливы и архипелажный проход по морским коридорам. Кроме того, она гарантирует свободу открытого моря для судоходства, полетов, прокладки подводных кабелей и трубопроводов, а также для других видов использования, выходящих за пределы территориального моря, включая прилегающую зону, исключительную экономическую зону и континентальный шельф.

Конвенция устанавливает нормы, касающиеся статуса судов и их государственной принадлежности, прав государств порта на охрану внутренних вод, а также прав и обязанностей прибрежных государств на шельфе. Будучи соглашением мирного времени, Конвенция снижает риск возникновения военного конфликта за счет защиты основных прав и свобод судоходства. Реализация этих международных свобод включает в себя право транзитного прохода через проливы, используемые для международного судоходства, а также право, независимо от груза или средства передвижения, осуществлять мирный проход в территориальном море и реализацию свобод открытого моря в исключительной экономической зоне⁵³.

Помимо основных положений соглашения, касающихся прав и свобод мореплавания, Конвенция признает, что за некоторыми исключениями государство флага осуществляет исключительную юрисдикцию над судами, занесенными в его регистр. Суды могут плавать только под одним флагом, а

⁵³ См.: *Hillier, T. Sourcebook on Public International Law*. London : Cavendish Publishing Limited, 1998. 883 p.

судно, не зарегистрированное ни в одном государстве, считается не имеющим гражданства и не обладает никакими правами государства флага. Статья 94 Конвенции ООН по морскому праву закрепляет обязанность государств флага осуществлять эффективный контроль и юрисдикцию над своими судами и всем, что на них находится. Это правило отражает сложившуюся на протяжении многих веков практику государств: государства флага осуществляют исключительное право юрисдикции над судами, плавающими под их флагом, независимо от местонахождения судна. Однако многолетнее неэффективное осуществление контроля со стороны некоторых государств флага привело к распространению режимов контроля со стороны государств порта, которые устанавливают более широкие полномочия в отношении находящихся в порту судов под иностранным флагом по вопросам, связанным с уголовным или гражданским законодательством государства порта.

Кроме того, Конвенция содержит положения, относящиеся непосредственно к тактике обеспечения безопасности на море. Статья 99 касается торговли рабами, ст. 100–107 — морского пиратства. Статья 108 Конвенции предусматривает сотрудничество государств в пресечении незаконного оборота наркотических средств.

В соответствии со ст. 100 Конвенции «все государства сотрудничают в максимально возможной степени в пресечении пиратства в открытом море или в любом другом месте за пределами юрисдикции какого-либо государства».

В соответствии со ст. 101 Конвенции «пиратством является любое из перечисленных ниже действий:

а) любой неправомерный акт насилия, задержания или любой грабеж, совершаемый с личными целями экипажем или пассажирами какого-либо частновладельческого судна или частновладельческого летательного аппарата и направленный: i) в открытом море против другого судна или летательного аппарата, или против лиц или имущества, находящихся на их борту; ii) против какого-либо судна или летательного аппарата, лиц или имущества в месте вне юрисдикции какого бы то ни было государства;

b) любой акт добровольного участия в использовании какого-либо судна или летательного аппарата, совершенный со знанием обстоятельств, в силу которых судно или летательный аппарат является пиратским судном или летательным аппаратом;

c) любое деяние, являющееся подстрекательством или сознательным содействием совершению действия, предусмотряемого в подпункте “а” или “b”».

Общие полномочия всех стран касательно утверждения универсальной юрисдикции в отношении пиратских кораблей изложены в ст. 105 КМП-82: «В открытом море или в любом другом месте вне юрисдикции какого бы то ни было государства любое государство может захватить пиратское судно или пиратский летательный аппарат либо судно, или летательный аппарат, захваченные посредством пиратских действий и находящиеся во власти пиратов, арестовать находящихся на этом судне или летательном аппарате лиц и захватить находящееся на нем имущество».

Статья 110 включает в себя обычное право приближения военных кораблей к торговым судам с целью определения их национальной принадлежности. Осуществление военным кораблем права приближения, как правило, не налагает на запрашиваемое судно требования отвечать на запросы, а отказ сделать это автоматически не влечет права осмотра запрашивающего судна. Это право мирного времени не следует путать с правом воюющего государства на досмотр и обыск нейтральных судов с целью поиска запрещенных товаров или определения вражеского характера судна или его груза в соответствии с правом нейтралитета, являющимся ответвлением права вооруженных конфликтов.

Прибрежное государство может на законных основаниях преследовать судно из территориального моря, архипелажных вод или прилегающей зоны в открытом море в случае наличия оснований подозревать, что такое судно нарушило закон этого государства. Однако если преследование начинается в прилегающей зоне, оно может проводиться только после нарушения судном правил, которые касаются прилегающей зоны, например нарушения таможенного режима.

Аналогичным образом, если иностранное судно нарушает законные правила прибрежного государства, относящиеся к исключительной экономической зоне, например государственные законы о рыболовстве, прибрежное государство может инициировать преследование судна из ИЭЗ в открытом море. Однако процесс преследования по горячим следам не может распространяться на территориальное море другого государства без получения разрешения этого государства.

Конвенция ООН по морскому праву уже содержала новые положения об ИЭЗ, однако это нововведение никак не уточняло дефиницию пиратства и его международно-правовое регулирование. Ввиду того что регулирование ИЭЗ осуществляется как на национальном, так и международном уровнях, квалификация пиратства в этой зоне соответствует нормам тех же антипиратских ст. 100—107, 110. Таким образом, квалификация пиратских действий, которые совершаются в ИЭЗ, по международному праву возможна, но это не должно затрагивать суверенитет и юрисдикцию прибрежного государства.

Такой сценарий невозможен в другом международно-правовом режиме, введенном Конвенцией ООН по морскому праву, — в архипелажных водах. Руководствуясь международно-правовым определением пиратства и принимая во внимание положения Конвенции 1982 г. об архипелажных водах и полную юрисдикцию государства-архипелага, распространяющуюся на данном участке Мирового океана, можно сделать вывод, что квалификация пиратства как международного преступления на этой акватории (как и в территориальном море) не может осуществляться⁵⁴.

Определения о пиратстве, изложенные в Конвенции, касаются только открытого моря, но их действие распространяется и на территории ИЭЗ за пределами территориального моря прибрежных государств. Хотя в ст. 86 КМП-82 указывается, что ИЭЗ является особой зоной, в ней также разъясняется, что это не

⁵⁴ См.: *Варфоломеев А. А.* Современное морское пиратство и действующее международное право // *Международная жизнь.* 2015. № 4. С. 151.

влечет какого-либо ограничения свобод, которыми пользуются все государства в исключительной экономической зоне.

Согласно ч. 2 ст. 56 прибрежное государство обязано должным образом учитывать права и обязанности других стран в ИЭЗ. Таким образом, все государства могут проводить операции по борьбе с пиратством в ИЭЗ за пределами территориального моря любого государства или в открытом море. Однако на совершение конкретных операций по борьбе с пиратством или осуществление патрулирования судами под иностранным флагом необходимо получить согласие или разрешение прибрежного государства, если они проводятся в проливах, которые используются для международного судоходства или на архипелажных морских путях. В таких случаях на первую категорию будет распространяться режим территориального моря, а на последнюю — режим внутренних вод архипелагов⁵⁵.

Наконец, ст. 111 признает, что прибрежные государства могут начать преследование по горячим следам во внутренних водах, в архипелажных водах, в территориальном море или в прилежащей зоне с целью пресечь выход судов из этих районов в открытое море, если у прибрежного государства есть «достаточные основания считать, что это судно нарушило законы и правила этого государства».

Также одним из основополагающих документов по морскому праву является принятая Генеральной Ассамблеей ООН 10 марта 1988 г. Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства. Российская Федерация ратифицировала эту Конвенцию в 2001 г.

Римская конвенция 1988 г. была принята с целью обеспечения безопасности на море и борьбы с незаконными действиями, такими как пиратство, угон судов, нападения на суда и другие формы противоправной деятельности⁵⁶. Данная Конвенция определяет круг общественно опасных деяний, которые направлены против безопасности морского судоходства. В частности, любое лицо совершает

⁵⁵ См.: Францкевич М. С. Указ. соч. С. 150–156; Преступность XXI века. Приоритетные направления противодействия : монография / под общ. ред. А. Н. Савенкова. М., 2020. С. 431–459.

⁵⁶ См.: White B. L., Wydajewski K. J. Commercial ship self defense against piracy and maritime terrorism // Oceans '02 MTS/IEEE. 2002. Vol. 2. P. 1164–1171.

преступление, если оно незаконно и преднамеренно: а) захватывает судно или осуществляет контроль над ним силой или угрозой силы или путем любой другой формы запугивания; б) совершает акт насилия против лица на борту судна, если этот акт может угрожать безопасному плаванию данного судна; в) разрушает судно или наносит судну или его грузу повреждение, которое может угрожать безопасному плаванию данного судна; г) помещает или совершает действия в целях помещения на борту судна каким бы то ни было способом устройства или вещества, которое может разрушить это судно, нанести этому судну или его грузу повреждение, которое угрожает или может угрожать безопасному плаванию данного судна; д) разрушает морское навигационное оборудование или наносит ему серьезное повреждение, или создает серьезные помехи его эксплуатации, если любой такой акт может угрожать безопасному плаванию судна; е) сообщает заведомо ложные сведения, создавая тем самым угрозу безопасному плаванию судна; ж) наносит ранения любому лицу или убивает его в связи с совершением или попыткой совершения какого-либо из преступлений, указанных в подп. «а» – «б» (п. 1 ст. 3)⁵⁷.

Особо следует подчеркнуть, что согласно ст. 3 Римской конвенции 1988 г. как преступление квалифицируется даже угроза любого лица разрушить судно или нанести судну либо его грузу повреждение, или разрушить морское навигационное оборудование либо нанести ему серьезное повреждение, либо создать серьезные помехи его эксплуатации, если эта угроза может угрожать безопасному плаванию судна.

Конвенция не применяется к военному кораблю; судну, принадлежащему государству или эксплуатируемому им, когда оно используется в качестве военно-вспомогательного либо для таможенных или полицейских целей; судну, выведенному из эксплуатации или поставленному на прикол.

Конвенция применяется, если судно совершает плавание или его маршрут включает плавание в воды, через воды или из вод, расположенных за внешней

⁵⁷ См.: Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства от 10 марта 1988 г. // Бюллетень международных договоров. 2002. № 1. С. 3–12.

границей территориального моря какого-либо одного государства или за боковыми границами его территориального моря с сопредельными государствами.

В иных случаях настоящая Конвенция применяется, если «преступник или предполагаемый преступник» находится на территории иного государства-участника, чем государство, в чьих территориальных водах совершено любое из вышеперечисленных деяний⁵⁸.

Международная нормативно-правовая основа в области обеспечения безопасности на морском транспорте и практика государств по ее реализации представляют собой ключевые аспекты в области обеспечения безопасности на морском транспорте. Различные международные конвенции, декларации и соглашения устанавливают нормы и стандарты, направленные на обеспечение безопасности на морском транспорте и обязательства государств в этой сфере. Применение международно-правовых норм и практика их реализации на государственном уровне играют значительную роль в обеспечении безопасности на море.

Строгое соблюдение установленных международных стандартов, принятых Международной морской организацией и другими соответствующими органами, способствует формированию единого подхода к обеспечению безопасности в международных водах. Формирование и реализация национальных законов и мер на основе международных стандартов, а также их эффективное внедрение на практике гарантируют уровень безопасности на морском транспорте.

Непрерывное обновление и совершенствование нормативной базы, а также активное взаимодействие между государствами и международными организациями в области безопасности на морском транспорте способствуют повышению уровня безопасности морских перевозок и снижению рисков для судов и их экипажей. Разработка инновационных технологий и методик играет

⁵⁸ См.: Действующее международное право : учеб. пособие : в 3 т. / сост. Ю. М. Колосов и Э. С. Кривчикова. Т. 3. М., 1999.

ключевую роль в обеспечении безопасности на море и повышении готовности к чрезвычайным ситуациям.

Таким образом, взаимодействие между международными организациями и государствами, а также тщательное соблюдение нормативно-правовой базы и активное внедрение международных стандартов являются крайне важными для обеспечения безопасности на морском транспорте и содействуют снижению рисков, связанных с основными угрозами безопасности на морском транспорте.

ГЛАВА 2. КОНЦЕПТУАЛИЗАЦИЯ МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ УГРОЗАМ БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ

2.1. Характеристика основных угроз безопасности на морском транспорте

Изменчивость и комплексность характера морских угроз и различных мер реагирования на них требуют понимания политики, содержания нормативных правовых актов, национального гражданского и уголовного законодательства государств и международного публичного права.

В настоящее время более 90 % всего объема внешнеторговых грузов перевозится морем, а следовательно, с использованием различного морского транспорта. Данный вид перевозок является сверхприбыльным, а значит, привлекательным для противоправной деятельности. К числу таких преступлений, традиционно совершаемых в морском пространстве на судах, относят пиратство, вооруженный грабёж судов, незаконную перевозку людей и грузов⁵⁹.

Проблема морского пиратства представляет собой серьезное явление, затрагивающее безопасность на море, стабильность международной торговли и общую эффективность морских перевозок. Деятельность пиратов направлена на ограбление, угон, вымогательство и нарушение морского правопорядка и международного законодательства. Кроме того, морское пиратство может иметь связь с организованной преступностью и терроризмом, что усиливает серьезность проблемы.

Следует отметить, что этот вид преступности способствует росту нестабильности в регионах, где пиратство процветает и создает угрозу для

⁵⁹ См.: *Холиков И. В.* Противодействие преступным посягательствам на международную морскую безопасность // Преступность в XXI веке. Приоритетные направления противодействия : монография. М. : Общество, 2020. С. 431–459.

безопасности на морском транспорте. Кроме того, ущерб, наносимый морским пиратством, прямо сказывается на экономических интересах государств и частных компаний, приводя к дополнительным расходам на обеспечение безопасности судов и грузов.

Эффективное преодоление проблемы морского пиратства требует комплексной стратегии, включающей в себя укрепление международного сотрудничества, улучшение правопорядка на море, развитие технических средств обеспечения безопасности и дополнительное обучение персонала судов по предотвращению инцидентов⁶⁰. Только совместные усилия государств, международных организаций и частного сектора позволят успешно бороться с этой угрозой и обеспечить безопасность морских путей в мировом сообществе.

Морские пираты действуют преимущественно в нескольких ключевых районах Мирового океана, где особенно высок риск оказаться в зоне их деятельности. Наиболее известными и опасными считаются следующие районы:

1) Сомалийское побережье: сомалийские пираты долгое время действовали в Аденском заливе и в районе Гольфстрима, совершая нападения на торговые суда и пассажирские суда. Однако в последние годы благодаря усилиям международных коалиций и наращенным мерам безопасности ситуация улучшилась;

2) Западная Африка: в районе Гвинейского залива происходят многочисленные случаи морского пиратства, особенно близ побережья Нигерии, Бенина и Того. Деятельность пиратов в этом регионе часто связана с угонами судов для последующего вымогательства;

3) Индийский океан: кроме Сомалийского побережья некоторые районы Индийского океана, такие как Аравийское море и Малаккский пролив, также известны своей проблемой морского пиратства. В этих местах пираты атакуют суда с целью ограбления или похищения членов экипажа;

4) Юго-восточная Азия: в регионе Юго-восточной Азии, включая Сингапурский и Малаккский проливы, также прослеживается тенденция

⁶⁰ См.: Klein N. Maritime security and the law of the sea. Oxford, 2011.

повышения уровня морского пиратства. Преступные группировки в этих районах часто нападают на суда для ограбления или торговли контрабандой.

В целом борьба с морским пиратством требует постоянного внимания и совместных действий со стороны международного сообщества, правительств и судовладельцев для обеспечения безопасности морских путей и предотвращения преступных актов на море.

Количество преступлений на морском транспорте (или с использованием морских судов), имеет тенденцию к устойчивому росту, а современное их проявление становится все более изобретательным⁶¹. К их совершению чаще причастны организованные группы, транснациональные корпорации, а также должностные лица государственных органов и предприятий, организующих грузоперевозки⁶². Осуществляя преступную деятельность на суше (контрабанда незаконный оборот наркотиков, оружия), такие группировки начинают расширять сферу своего промысла уже за счет морского пространства. В обеспечение безопасности на морском транспорте все чаще вовлекаются силы, участие которых в подобных действиях совсем недавно считалось маловероятным⁶³.

В научной литературе предпринималась попытка классификации транспортной преступности. В зависимости от механизма их совершения, с учетом общественных отношений, которым причиняется вред, преступления, совершенные на транспорте, классифицируют как деяния против безопасности движения и эксплуатации транспорта; против собственности; против интересов государственной службы; преступления в сфере охраны и использования

⁶¹ См.: Холиков И. В., Милованович А., Наумов П. Ю. Указ. соч. С. 132–148.

⁶² См.: Федорова Е. А. Морской транспорт как место совершения преступления и проблемы профилактики преступных деяний // Наука и общество — 2021 : материалы Междунар. науч. конф. М., 2021. С. 325–332.

⁶³ См.: Холиков И. В., Окоча В. А. Применение вооруженной силы частными морскими охранными компаниями: динамика границ и специфика правового регулирования в современном мире // Журнал российского права. 2020. № 12. С. 147–158; Холиков И. В., Францкевич М. С. Современные угрозы и вызовы международной морской безопасности // Право в Вооруженных Силах — Военно-правовое обозрение. 2021. № 6 (287). С. 66–76.

биологических ресурсов и связанные с незаконным оборотом наркотиков, оружия⁶⁴.

Преступления, совершаемые на морском транспорте, традиционно и преимущественно относятся к корыстным правонарушениям, они носят умышленный характер. Преступления с неосторожной формой вины, совершенные на морском транспорте, могут быть обусловлены человеческим фактором, непредсказуемостью погодных условий, сложной технической составляющей частей и механизмов судна. Исходя из условий правового режима морских районов, где совершаются подобные преступления, их уголовно-правовая оценка и профилактика имеет не только внутренний, но и международный характер, поскольку значительное количество преступлений на морских судах совершаются в пространствах ограниченной юрисдикции прибрежных государств или в водах⁶⁵ «открытого моря»⁶⁶.

Международно-правовое регулирование обеспечения безопасности на морском транспорте ведет к объединению основных стратегических направлений взаимодействия международного сообщества в данной сфере. Установление сотрудничества между государствами основано не только на взаимном соблюдении соглашений и договоренностей. Развивая правовые принципы безопасности на морском транспорте, государства должны уделить также особое внимание соблюдению международно-правовых норм и интеграции обязательств в национальное законодательство. Это требует не только установления стандартов, но и принятия реальных мер. Постоянное дополнение международного права без инкорпорации соответствующих положений в национальное законодательство увеличивает риски угроз в области безопасности на морском транспорте, создавая лишь видимость функционирования

⁶⁴ См.: Михайлова Л. В. Основные виды и способы совершения преступлений на объектах морского транспорта (по материалам ОВД Дальневосточного федерального округа) // Юридическая наука и правоохранительная практика. 2014. № 1 (27). С. 108–115; Zemlin A. I. Problems of Ensuring Security of Transport Infrastructure Facilities // IOP Conference Series: Earth and Environmental Science (Vladivostok, 6–9 okt. 2020). Vladivostok, 2021. P. 042002.

⁶⁵ См.: Михеев В. Л. Преступность на море как криминологическая проблема // Проблемы экономики и юридической практики. 2012. № 3. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/prestupnost-na-more-kak-kriminologicheskaya-problema> (дата обращения: 09.02.2024).

⁶⁶ См.: Федорова Е. А. Указ. соч. С. 325–332.

международно-правового механизма обеспечения безопасности на морском транспорте. Приведение национальных законов и политики в соответствие с международными обязательствами требует времени, значительных организационных усилий и материальных ресурсов.

Разработка единой правовой политики государств в области обеспечения безопасности на морском транспорте является критически важным вопросом в контексте современного международного права.

Создание единой правовой политики в этой области предполагает не только установление общих стандартов и норм, но и координацию действий государств по обеспечению безопасности на море. Основываясь на суждении А. В. Малько о правовой политике⁶⁷, следует отметить, что современные тенденции правовой политики государств в области обеспечения безопасности на морском транспорте включают в себя разработку международных договоров, соглашений и руководящих принципов, которые бы устанавливали правила поведения на морских просторах, а также меры по сотрудничеству и взаимопомощи в пресечении угроз безопасности на море.

Научное обоснование единой правовой политики в области безопасности на морском транспорте также играет ключевую роль. Основанные на исследованиях и анализе фактов и данных, нормы и принципы международного права должны быть обоснованы научно, чтобы быть эффективными и соответствовать современным вызовам. Только такая фундаментальная поддержка позволит государствам разработать эффективные меры по обеспечению безопасности на море и защитить интересы мирового сообщества.

Для улучшения профилактических мер по предотвращению преступлений на морском транспорте необходимо учитывать национальное законодательство, международное морское и уголовное право, а также политические и экономические тенденции государств. Последние военно-политические события усугубляют противостояние между ключевыми международными участниками и

⁶⁷ См.: Малько А. В. Правовая политика: актуальные проблемы исследования // Труды Института государства и права Российской академии наук. 2011. № 4. С. 57–81.

продолжают способствовать усилению борьбы за влияние в отдельных регионах мира, что, в свою очередь, обуславливает появление новых типов операций по обеспечению безопасности на морском транспорте.

Правила, режимы и нормы, которые применяются при проведении операций по обеспечению безопасности на морском транспорте, составляют предмет права обеспечения безопасности на морском транспорте, которое представляет собой симбиоз норм международного морского права, некоторых норм международного уголовного права, международного права прав человека и международного гуманитарного права, применяемого в вооруженном конфликте на море. Кроме того, оно также регулируется международными и национальными административными нормами по вопросам миграции, торговли и таможенного контроля.

В отличие от практики последних ста лет современный фокус международно-правового регулирования обеспечения безопасности на морском транспорте стал конструктивным и нацеленным в будущее, расширяя международное партнерство в вопросах усиления безопасности портов, береговой инфраструктуры, повышения осведомленности о морских угрозах и их ликвидации⁶⁸.

В этой связи примечательны усилия Совета Безопасности ООН по противодействию пиратству в водах Сомали, нашедшие отражение в его соответствующих многочисленных резолюциях: 1814, 1816, 1838, 1844, 1846, 1851 (принятых в 2008 г.), 1897 (2009 г.), 1918, 1950 (2010 г.), 1976, 2015, 2020 (2011 г.), 2077 (2012 г.), 2125 (2013 г.), 2184 (2014 г.), 2246 (2015 г.), 2316 (2016 г.), 2383 (2017 г.) и 2442 (2018 г.), а также в заявлениях его председателя (S/PRST/2010/16) от 25 августа 2010 г. и (S/PRST/2012/24) от 19 ноября 2012 г.⁶⁹

Появление важной Резолюции 1816 Совета Безопасности ООН от 2 июня 2008 г. можно считать знаковым, поскольку она была посвящена рассмотрению конкретного уголовно-правового феномена, т. е. угрозы, источником которой являются негосударственные субъекты. Таким образом, стало наблюдаться

⁶⁸ См.: *Kraska J., Pedrozo R. International maritime security law*. Martiuns Nijhoff, 2013; *Kojima C., Sawyer M. Piracy at sea*. Springer, Heidelberg, 2013; *Холиков И. В., Францкевич М. С. Современные угрозы и вызовы международной морской безопасности*. С. 66–76.

⁶⁹ См.: *Францкевич М. С. Указ. соч.* С. 150–156.

включение тяжелого инструментария права международной безопасности, генезис которого исторически был ответом на агрессивное поведение государств — субъектов международного права, для ответа на криминальные вызовы, имеющие негосударственное происхождение.

Государствам также было предложено сотрудничать в определении юрисдикции, а также в проведении расследований и уголовном преследовании пиратов. Особенно важно, чтобы после того, как в море было совершено пиратское нападение, государства координировали свою деятельность по оказанию помощи в определении актуального местоположения и мест оказания материально-технической помощи подозреваемым в пиратстве лицам, а также нахождения жертв и свидетелей. Резолюция Совета Безопасности ООН 1816 от 2 июня 2008 г. послужила источником политической легитимности, которая способствовала обеспечению более активного участия международного сообщества в коллективных действиях.

Для эффективной борьбы с морским пиратством требуются усилия всего мирового сообщества, направленные на оснащение морских судов надежными средствами защиты и обороны, ужесточение норм международного права в отношении пиратов, создание соответствующих служб и подразделений для быстрого реагирования в случаях захвата судов.

В настоящее время международным сообществом применяются следующие основные способы противодействия морскому пиратству:

- выдача рекомендаций капитанам судов об оптимально безопасных маршрутах прохода пиратоопасных районов;
- конвоирование гражданских судов через пиратоопасный район;
- патрулирование пиратоопасного района;
- вооруженная охрана гражданских судов сотрудниками частных морских охранных компаний.

Когда движущие силы судоходной и страховой отраслей открыли двери в морскую сферу частным охранным компаниям, государства, уже привыкшие к работе с частным военным охранным сектором на суше, в скором времени

подстроились к появившейся подотрасли глобальной индустрии частного охранного бизнеса. Первоначально, принимая во внимание то, что безопасность людей и товаров во время морских перевозок остается приоритетом международного сообщества в сфере морского судоходства в целом, введение права на ношение огнестрельного оружия представителями частных охранных компаний в данной сфере расценивалось как нарушение общественных интересов, которое могло бы привести к распространению и росту насилия. Однако подобное восприятие постепенно трансформировалось в компромиссное решение, в соответствии с которым охранные услуги должны предоставляться профессиональными компаниями, имеющими штат подготовленных и соответствующе экипированных специалистов, готовых применить вооруженную силу в отсутствие иных средств, позволяющих предотвратить угрозы для людей и товаров во время морских перевозок в соответствии с устоявшейся практикой, пример которой можно увидеть в Документе Монтрё «О соответствующих международно-правовых обязательствах и передовых практических методах государств, касающихся функционирования частных военных и охранных компаний в период вооруженного конфликта» 2008 г.⁷⁰

Пиратство и терроризм довольно тесно связаны. Морской терроризм, как один из видов терроризма, отличается от других тем, что затрагивает морские районы, на которые распространяется юрисдикция государства, а также области за ее пределами⁷¹.

К наиболее ярким примерам актов морского терроризма можно отнести нападение на американский эсминец USS Cole в 2000 г. возле берегов Йемена, в результате которого погибло 17 американских моряков и 30 получили ранения (ответственность на себя взяла террористическая организация «Аль-Каида»); подрыв с помощью начиненной взрывчаткой лодки, управляемой камикадзе из группировки «Тигры освобождения Тамил Илама», танкера Silk Pride в 2001 г. у берегов Шри-Ланки и взрыв на танкере Limburg в конце 2002 г. возле берегов

⁷⁰ См.: ООН : сайт. URL: <https://www.icrc.org/rus/assets/files/other/montreau.pdf> (дата обращения: 02.03.2024).

⁷¹ См.: Правовые и организационные аспекты противодействия терроризму на транспорте : учебник для вузов / А. И. Землин [и др.]. М., 2020.

Йемена, в результате которого было ранено 12 человек, а в море оказалось свыше 70 тыс. баррелей нефти (ответственность на себя взяла террористическая организация «Исламская армия Адена-Абина»).

При проведении анализа аспектов морского терроризма и пиратства необходимо выдвинуть общие черты указанных явлений, а также их различия. Общими чертами, специфическими как для пиратства, так и для морского терроризма, является стратегия поведения: тактика устрашения с целью добиться выполнения требований террористов. Оба явления характеризуются также тем, что их исполнители выступают как частные лица или представители определенной организации отдельно от государства, которое, соответственно, не несет ответственности за их действия и последствия от таких действий⁷².

Наиболее существенные различия между данными феноменами заключаются в постановке целей и задач, преследуемых исполнителями. Пираты, непосредственно связанные с преимущественно материальным стремлением к обогащению и добыче, преследуют личные финансовые интересы. Между тем деятельность морских террористов направлена на создание угрозы и устрашение властей либо общественности, в частности в контексте политически мотивированных аспектов⁷³.

Международный океан представляет собой объект пристального внимания со стороны различных преступных и экстремистских группировок, функционирующих на международном уровне и осуществляющих разнообразные дестабилизирующие действия. Эти действия включают в себя, в частности, террористическую деятельность, наркоторговлю, контрабанду, торговлю людьми и другие формы незаконной деятельности. Использование морских пространств и путей для совершения таких противоправных действий представляет серьезную угрозу для международной безопасности и требует немедленного и последовательного реагирования со стороны государств и международных организаций.

⁷² См.: *Михеева Д. А.* Международно-правовая база борьбы с морским пиратством // *Правовая культура.* 2014. № 4. С. 67; *Холиков И. В., Францкевич М. С.* Указ. соч. С. 66–76.

⁷³ См.: *Крикунов А. В.* Современный морской терроризм // *Военный дипломат.* 2008. № 2. С. 141.

Эффективное противодействие международной морской преступности предполагает комплексный подход, основанный на внедрении современных методов правового, операционного, технологического и координационного характера. Осуществление мониторинга морских маршрутов, обмен оперативной информацией о подозрительных судах и лицах, проведение совместных спецопераций и учений, а также развитие передовых технологий и методов наблюдения для обеспечения контроля над морской обстановкой — ключевые аспекты борьбы с преступной активностью на море.

Центральной ролью в этом контексте является сотрудничество между государствами и региональными организациями, направленное на создание эффективных механизмов обмена информацией, координации действий и разработки общих стратегий по противодействию угрозам на море. Поддержание устойчивых контактов и взаимодействие между структурами безопасности различных стран являются неотъемлемыми составляющими успешной борьбы с морской преступностью.

Необходимо обращать внимание на социальные и экономические аспекты проблемы, в том числе на бедность, отсутствие перспектив и незаконные источники дохода, влияющие на распространение морской преступности. Развитие социальных программ, направленных на поддержку молодежи и предотвращение ее вовлечения в незаконные практики, играет важную роль в общей стратегии борьбы с международной морской преступностью.

Следовательно, эффективные меры по противодействию морской преступности требуют глубокого анализа, тщательного планирования и согласованного действия со стороны всех участников международного сообщества, чтобы обеспечить безопасность и стабильность на морских пространствах и предотвратить возможные угрозы, исходящие от незаконных действий на море.

Низкоинтенсивные конфликты на море с участием иррегулярных морских вооруженных формирований являются серьезной проблемой в современном мире. Иррегулярные формирования, такие как пираты, бандиты, террористические

группировки и другие преступные элементы, часто используют морские пути для осуществления различных дестабилизирующих действий.

Подобные конфликты обычно характеризуются отсутствием официального статуса иррегулярных формирований, что затрудняет их идентификацию и пресечение. Пиратские нападения, контрабанда оружия и наркотиков, террористические акты, захват заложников — пример некоторых проявлений конфликтов на море.

Для борьбы с подобными угрозами необходимо найти комплексный подход, включающий в себя совместные операции по обнаружению и пресечению незаконной деятельности, обмен разведывательной информацией между государствами, совершенствование правовых механизмов и международное сотрудничество. Развитие специализированных подразделений, обученных работать в условиях низкоинтенсивных конфликтов на море, и использование передовых технологий в области обнаружения и наблюдения также могут значительно улучшить эффективность противодействия подобным угрозам.

Иррегулярные морские вооруженные формирования могут использовать различные тактики, такие как скрытные атаки, захват судов, шантаж, террористические акты и другие преступные действия, чтобы достичь своих целей. Они часто оперируют в международных водах, где юрисдикция неоднозначна, что делает их более сложными для пресечения и преследования.

Эффективная борьба с низкоинтенсивными конфликтами на море требует активного взаимодействия различных государств, международных организаций и частных структур, а также применения разнообразных инструментов и методов, включая силовой и несиловой подходы.

Преднамеренный и незаконный ущерб, причиняемый морской среде, является актуальной и проблематичной темой в рамках международного морского права. Нормативные правовые акты данной области устанавливают принципы и механизмы регулирования для защиты морской экосферы от негативного воздействия, происходящего как в преднамеренной, так и в незаконной форме.

Согласно международному морскому праву, суверенные государства обязаны предотвращать загрязнение морской среды, восстанавливать и поддерживать экологическое равновесие морских экосистем, а также регулировать и контролировать деятельность, которая может привести к ущербу морскому биоразнообразию. Виновные в преднамеренном и незаконном ущербе должны нести ответственность перед международным сообществом и подлежать санкциям в соответствии с установленными нормами.

Примерами незаконного воздействия на морскую среду могут быть уничтожение морских биоресурсов, затопление токсичных отходов в море, незаконный промысел уязвимых видов и эксплуатация морских ресурсов в нарушение установленных правил и норм.

Для регулирования подобных ситуаций существуют конвенции и соглашения международного уровня, предусматривающие меры ответственности и восстановления ущерба, причиненного морской среде. Некоторые из основных конвенций и соглашений в данной сфере, помимо Конвенции ООН по морскому праву, включают: Международную конвенцию по предотвращению загрязнения моря нефтью 1954 г.⁷⁴, устанавливающую меры по предотвращению загрязнения морской среды нефтью и другими вредными веществами, а также регулиующую деятельность судов и пункты приема отходов; Международную конвенцию по предотвращению загрязнения с судов 1973 г., являющуюся ее последовательницей, принятой под эгидой Международной морской организации; Международную конвенцию о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими 2004 г.⁷⁵, регулиующую управление балластными водами и предотвращение воздействия инвазивных видов, которые могут нанести ущерб морской среде. В качестве регионального соглашения следует привести Конвенцию по защите морской среды района Балтийского моря 1992 г.⁷⁶, направленную на сотрудничество государств в регионе Балтийского моря для

⁷⁴ Документ опубликован не был. Доступ из справочной правовой системы «КонсультантПлюс».

⁷⁵ См.: Бюллетень международных договоров. 2017. № 12. С. 16–47.

⁷⁶ Документ опубликован не был. Доступ из справочной правовой системы «КонсультантПлюс».

обеспечения защиты морской среды, биологического разнообразия и устойчивого использования морских ресурсов.

Международное морское право стремится обеспечить устойчивое использование морских ресурсов, сохранение морского биоразнообразия и предотвращение причинения преднамеренного и незаконного ущерба морской среде. Соблюдение данных норм и принципов является необходимым условием для сохранения морской среды и обеспечения устойчивого развития общества в целом.

Незаконный, несообщаемый и нерегулируемый промысел также является серьезной проблемой в области международного морского права и охраны морской среды. Этот вид промысла представляет собой деятельность, которая осуществляется без соблюдения законов и правил, без уведомления или разрешения соответствующих государственных органов и без должного контроля со стороны властей.

Незаконный, несообщаемый и нерегулируемый промысел часто связан с незаконной добычей рыбы, контрабандой природных ресурсов, незаконным выловом и несанкционированными промыслами, которые причиняют серьезный ущерб морской среде и морским экосистемам. Такие действия приводят к излишнему отлову рыбы, угрожают биоразнообразию, вызывают разрушение морских экосистем и нарушают устойчивое использование морских ресурсов.

Международное морское право содержит ряд норм и мер, направленных на борьбу с незаконным, несообщаемым и нерегулируемым промыслом. Например, Конвенция ООН по морскому праву и другие международные соглашения обязывают государства принимать меры по борьбе с незаконным промыслом и нарушениями в морских водах. Сюда входят установление контроля над деятельностью судов, проведение патрулирования и контроль рыболовной деятельности, а также сотрудничество между государствами для пресечения таких незаконных практик.

Таким образом, познание основных характеристик тех угроз, которые сложились сегодня в области морской безопасности, позволяет прийти к выводам

о том, что актуальная проблема морского пиратства и, как следствие, проблема терроризма представляют собой новую мировую угрозу. Перед этими угрозами особо уязвимыми оказываются государства, имеющие выход в открытое море и Мировой океан, в число которых входит и Российская Федерация. Для того чтобы активно противостоять морскому пиратству и добиться значительного эффекта, мировое сообщество должно объединиться в борьбе с этой острой проблемой. В качестве контрмер предлагается оснащать морские суда более надежными средствами защиты и обороны, ужесточить нормы международного права в части пиратства, организовать работу ответственных служб и подразделений для быстрого реагирования в случаях захвата судов⁷⁷.

Исследование сущности угроз безопасности на морском транспорте позволяет выявить разнообразие потенциальных рисков и опасностей на море. Крайне важно подчеркнуть, что эффективное решение данных проблем требует комплексного подхода, включающего как технические, так и организационные меры безопасности, вместе с необходимым уровнем законодательной поддержки. Результаты проведенного анализа свидетельствуют о необходимости непрерывного мониторинга и внедрения системы безопасности на морском транспорте, обеспечивающей адекватную защиту жизни, здоровья, и окружающей среды на морском транспорте.

Кроме того, важно обратить пристальное внимание на необходимость развития кооперации между различными сторонами морского транспорта как внутри сектора, так и между государствами для обмена опытом и информацией в отношении возможных угроз и методов их пресечения. Только тесное сотрудничество государств позволит создать единую систему безопасности, способную быстро и эффективно реагировать на чрезвычайные обстоятельства и обеспечивать всестороннюю защиту участников морской деятельности.

В условиях постоянно меняющихся угроз на морском транспорте крайне важно обращать внимание на инновационные технологии и методы обеспечения безопасности для опережения потенциальных опасностей и снижения возможных

⁷⁷ Францкевич М. С. Указ. соч. С. 150–156.

рисков. Продвижение современных средств связи, навигации, контроля и обнаружения способствует улучшению взаимодействия участников морской отрасли и повышению уровня безопасности на морском транспорте в целом.

Таким образом, понимание и анализ основных угроз безопасности на морском транспорте позволяют выявить основные пробелы в международно-правовом регулировании обеспечения безопасности на морском транспорте. Разработка и реализация комплексных мероприятий по усилению безопасности на море играет значимую роль в повышении стабильности и надежности морского транспорта, гарантируя его безопасность.

2.2. Современные тенденции международно-правового регулирования обеспечения безопасности на морском транспорте

В условиях постоянного роста мировой морской торговли и увеличения числа судов, курсирующих по международным маршрутам, вопрос обеспечения безопасности на море становится все более актуальным. В данном параграфе будет рассмотрено развитие современных стратегий и мер по обеспечению безопасности на морском транспорте, а также освещены ключевые вызовы и перспективы в этой области.

Среди главных факторов, влияющих на обеспечение безопасности на морском транспорте, можно выделить угрозы террористических актов, пиратства, столкновения с другими судами, а также природные катаклизмы, такие как штормы и ураганы. Современные стратегии включают в себя комплексный подход к обеспечению безопасности, который включает в себя применение передовых технологий, систем обнаружения и мониторинга, а также обучение экипажей и разработку процедур экстренной реагирования.

Важным аспектом является также сотрудничество между государствами и международными организациями в целях координации действий по обеспечению безопасности на морском транспорте. Разработка общих стандартов и механизмов

реагирования на угрозы позволяет повысить эффективность мер по предотвращению инцидентов на море и обеспечению безопасности для экипажей, пассажиров и грузов.

Рассматривая современные тенденции в области безопасности на морском транспорте, необходимо также учитывать внедрение новых технологий, таких как автоматизированные системы управления судном, дроны для мониторинга морских пространств и средства связи с высокой степенью защиты от угроз кибербезопасности. Активное применение таких инноваций способствует повышению уровня безопасности и снижению рисков на морском транспорте в современных условиях глобализации и технологического развития.

Исследования и разработки новых методов и технологий для обеспечения безопасности на море играют важную роль в современных тенденциях. Например, развитие беспилотных судов (другими словами, дронов) для мониторинга морской обстановки позволяет более эффективно выявлять потенциальные угрозы и принимать меры по их предотвращению.

Следует, однако, обратить особое внимание на распространение использования дронов пиратами и нелегальными группировками в преступных целях, так как использование беспилотных летательных аппаратов становится все более распространенной угрозой безопасности на морском транспорте. Пираты используют беспилотные летательные аппараты для проведения незаконных разведывательных миссий, наблюдения за целями, выявления слабых мест в безопасности судов.

Беспилотные летательные аппараты также позволяют получать информацию о маршрутах движения судов, наличии ценных грузов и мер безопасности на судах, что помогает пиратам и нелегальным группировкам планировать и осуществлять атаки более эффективно и скрытно. Кроме того, беспилотные летательные аппараты могут использоваться для передачи сигналов и координирования действий во время нападения на судно, что делает преступные действия более организованными и опасными.

Использование беспилотных летательных аппаратов морскими пиратами создает новые вызовы для безопасности морских перевозок и требует развития специальных мер по предотвращению и противодействию таким действиям, например использование средств радиозащиты и противовоздушной обороны.

Вследствие этого требуется коррекция отдельных формулировок в статьях Конвенции ООН по морскому праву в части упоминания летательных аппаратов и дополнения их легального определения понятием «беспилотный летательный аппарат», что связано с расширением их использования и значимостью на международном уровне. Предложенная коррекция имеет существенное значение для обеспечения эффективного противодействия новым вызовам и угрозам безопасности на морском транспорте, таким как угрозы со стороны беспилотных летательных аппаратов, используемых пиратами и другими нелегальными группировками⁷⁸. Безусловно, введение понятия беспилотных летательных аппаратов принесет пользу, так как позволит эффективно бороться с угрозами пиратства.

Таким образом, использование беспилотных летательных аппаратов морскими пиратами становится серьезным вызовом для морской безопасности, требующим комплексного подхода и разработки эффективных мер по предотвращению и пресечению таких преступных действий.

По инициативе ИМО в Джибути 29 января 2009 г. 17 государств одобрили Кодекс поведения, касающийся пресечения пиратства и вооруженного разбоя против судов в западной части Индийского океана и в Аденском заливе. Кодекс вступил в силу в феврале 2009 г. Подписавшие его государства согласились сотрудничать в рамках международного права:

1) в изобличении, аресте и предании суду тех лиц, которые совершили или подозреваются в совершении актов пиратства и вооруженного нападения на суда, включая лиц, которые оказывали пособничество пиратам;

2) в аресте пиратского судна и имущества на борту такого судна;

⁷⁸ См.: *Куприянович М. С.* Международно-правовые вопросы и проблемы имплементации в сфере обеспечения безопасности на морском транспорте: обзорно-конструктивные тезисы С. 12–28.

3) в поиске судов, лиц и имущества, подвергшихся пиратским действиям и вооруженному разбою, в возвращении их собственникам, в репатриации моряков, рыбаков, других лиц и пассажиров, находящихся на борту судна;

4) в распределении операций как среди государств, подписавших этот Кодекс, так и среди других государств региона в целях привлечения к операциям патрульных судов и летательных аппаратов других государств.

Усиление борьбы мирового сообщества с морским пиратством на данном этапе ведется по следующим направлениям.

1. Создание судебного механизма с международным участием для уголовного преследования лиц, подозреваемых в пиратстве, а также их покровителей и соучастников пиратского бизнеса. Пока большому числу лиц, задержанных по подозрению в пиратской деятельности, удается уходить от уголовного преследования.

2. Взаимодействие на оперативно-тактическом уровне ВМС международной коалиции.

3. Создание региональных антипиратских центров:

- на Сейшельских островах (Виктория) создан Центр по сбору, обработке и анализу информации по пиратству, незаконному обороту наркотиков, оружия и людей;

- в Джибути создан Региональный центр обучения, документации и подготовки служащих береговой охраны;

- на Мадагаскаре (Антананариву) в январе 2012 г. введен в эксплуатацию центр поисково-спасательной системы для обеспечения безопасности судоходства у побережья Юго-Восточной Африки и противодействия пиратам путем отслеживания в круглосуточном режиме движения морских и воздушных судов⁷⁹.

Международная морская организация разработала и внедрила ряд мер для борьбы с угрозами террористических актов на море, включая внесение поправок в Международную конвенцию по охране человеческой жизни на море 1974 г., направленных на совершенствование защиты судов и их грузов от возможных

⁷⁹ См.: Францкевич М. С. Указ. соч. С. 150–156.

террористических атак. Кроме того, поправками к СОЛАС-74 вводится Кодекс ОСПС, устанавливающий особые механизмы обеспечения безопасности в портах и действий при выявлении угроз безопасности, а также регулирующий сотрудничество между государственными структурами, судоходными компаниями и портовыми организациями в целях предотвращения инцидентов, затрагивающих суда и портовые сооружения. Документ содержит эффективные элементы предупреждения и сдерживания инцидентов, угрожающих безопасности на море. В этом качестве Международный кодекс по охране судов и портовых средств, несомненно, оказал влияние на дальнейшее развитие международного права в области охраны, безопасности и эффективности международных морских перевозок.

Так после трагических событий 11 сентября 2001 г. на 22-й сессии Ассамблеи Международной морской организации в ноябре 2001 г. было принято единогласное решение о разработке новых мер по охране судов и портовых средств. В декабре 2002 г. на Дипломатической конференции по охране на море был принят Международный кодекс по охране судов и портовых средств одновременно с главой XI-2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г., которой он и вводился в силу с 1 июля 2004 г.

Кодекс ОСПС является самым передовым за последние десятилетия документом по безопасности на море и содержит наиболее всеобъемлющие положения, закрепляющие международные стандарты охраны и безопасности на море⁸⁰.

С момента вступления его в силу в июле 2004 г. государства-участники обязаны устанавливать уровни безопасности на море в соответствии с положениями главы XI-2 СОЛАС-74 и части А Кодекса ОСПС⁸¹. Обязанности государства флага обычно берет на себя соответствующий компетентный орган каждого государства, который отвечает за проверку соответствия судов положениям главы XI-2 СОЛАС-74 и части А Кодекса ОСПС. Кроме того,

⁸⁰ См.: *Mensah T. A. The place of the ISPS Code in the legal international regime // WMU J Marit Affairs. 2004. Vol. 3. P. 17–30.*

⁸¹ См.: Судовладельцам и капитанам. Вып. 7 : International ship and port facility security (ISPS) code / пер. В. П. Стрелков и др. СПб. : ЗАО ЦНИИМФ, 2003.

соответствующий орган государства флага утверждает планы охраны судов и выдает международные сертификаты безопасности судов.

Исторически сложилось, что портовая и судоходная отрасли всегда были подвержены высокому уровню преступности⁸². Именно поэтому стоит отметить важность реализации положений Кодекса ОСПС о мерах безопасности, так как повышение уровня безопасности в судоходной отрасли положительным образом влияет на состояние всей мировой экономики.

В ноябре 2001 г. через два месяца после террористических актов 11 сентября, 22-я сессия Ассамблеи ИМО приняла Резолюцию «Обзор мер и процедур по предотвращению террористических актов, угрожающих безопасности пассажиров и экипажей, а также судов». По результатам внеочередного совещания Комитета по безопасности на море ИМО (далее — КБМ), состоявшемся в ноябре 2001 г., было принято решение о подготовке поправок в СОЛАС-74 в связи с распространением угрозы морского терроризма. Работа продолжалась в ходе Межсессионной рабочей группы КБМ в феврале 2002 г., которая доложила о выводах совещания на 75-й сессии КБМ в мае 2002 г., когда была создана специальная рабочая группа КБМ для дальнейшей разработки предложений. В сентябре 2002 г. состоялось совещание Межсессионной Рабочей группы КБМ, результаты которого были рассмотрены на 76-й сессии КБМ в декабре 2002 г. — непосредственно перед отправкой окончательного текста Кодекса ОСПС на Дипломатическую конференцию по безопасности на море, проводившуюся в Лондоне в том же месяце⁸³.

КБМ и связанная с ним Рабочая группа по безопасности на море возглавили разработку поправок к существующей главе XI СОЛАС-74. Эти поправки были приняты Ассамблеей ИМО и переименованы в главу XI-1 СОЛАС-74. На Конференции договаривающихся правительств Международной конвенции по

⁸² См.: *Frittelli J. F.* Port and maritime security: background and issues for congress // Congressional Research Service Reports. 2005. May 10; *Vesky P. J.* Port and maritime security. N. Y. : Nova Science Publishers, 2008. 70 p.

⁸³ См.: *Куприянович М. С.* Международный Кодекс по охране судов и портовых средств: анализ современных стандартов безопасности на морском транспорте // Государство и право России в современном мире : сб. докладов XII Моск. юрид. недели. XXII Междунар. науч.-практ. конф. МГЮУ имени О. Е. Кутафина (МГЮА). XXIII Междунар. науч.-практ. конф. юрид. ф-та МГУ имени М. В. Ломоносова (Москва, 23–25 ноября 2022 года). Ч. 3. М. : МГЮУ имени О. Е. Кутафина (МГЮА), 2023. С. 355–358.

охране человеческой жизни на море 1974 г. (Дипломатическая конференция по безопасности на море), проходившей с 9 по 13 декабря 2002 г., государства — члены ИМО приняли ряд резолюций и мер по внесению поправок в СОЛАС-74, которые были включены в новый Кодекс ОСПС⁸⁴.

В переговорах приняли участие 109 государств — участников Конвенции, а также представители многочисленных международных, межправительственных и неправительственных организаций. В то же время был разработан Кодекс ОСПС, включенный в качестве новой главы СОЛАС-74 XI-2, касающейся специальных мер по усилению охраны на море. Положения Кодекса ОСПС вступили в силу 1 июля 2004 г.

Новые меры безопасности создали основу для сотрудничества между правительствами и судоходной и портовой отраслями в целях сдерживания угроз безопасности, затрагивающих международную морскую торговлю, а также механизм реагирования на них⁸⁵. Государства должны представлять в ИМО актуальную информацию о принятых мерах безопасности каждые пять лет. Главной целью Кодекса ОСПС является предотвращение потенциального использования судна в качестве оружия или средства транспортировки лиц, намеревающихся создать угрозу безопасности, а также для деятельности по финансированию терроризма. В Кодексе ОСПС определены соответствующие роли и обязанности участников международного морского транспортного сообщения, а также разработана методология оценки правительствами и частным сектором степени угроз и реагирования на них⁸⁶. Соответствующие государственные органы, должностные лица судов и портовых средств, а также служащий персонал на берегу и в море играют неотъемлемую роль в обеспечении транспортной безопасности на море⁸⁷.

Кодекс ОСПС распространяет свое действие на суда, выполняющие международные рейсы (в том числе пассажирские суда, грузовые

⁸⁴ См.: Резолюция 2 Конференции Договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года (принята 12 декабря 2002 года) // СПС «Гарант» : сайт. URL: <https://base.garant.ru/71516734/> (дата обращения: 08.09.2023).

⁸⁵ См.: *Холиков И. В., Милованович А., Наумов П. Ю.* Указ. соч. С. 132–148.

⁸⁶ См.: *Kraska J., Pedrozo R.* Op. cit.

⁸⁷ См.: *Klein N.* Op. cit..

водоизмещением 500 тонн и выше, мобильные морские буровые установки), а также на портовые сооружения, обслуживающие такие суда⁸⁸. Ранее Конвенция СОЛАС-74 не применялась к портовым средствам, но государства — участники ИМО пришли к выводу, что включение в Конвенцию СОЛАС-74 главы XI-2, по смыслу касающейся положений Кодекса ОСПС, является наиболее оперативным методом внедрения новых требований безопасности. В соответствии с Кодексом ОСПС портовые сооружения и суда обязаны разрабатывать и соблюдать планы охраны судов, которые рассматриваются соответствующими государственными органами⁸⁹.

Национальное законодательство, как правило, устанавливает применимые к отрасли правила представления и утверждения планов охраны судна и портовых средств, а также внесения поправок в утвержденные планы. На муниципальном уровне могут быть определены специально уполномоченные органы и управления государств флага или назначены должностные лица, исполняющие от их имени обязанности по проверке портовых сооружений либо судов для оценки соблюдения мер обеспечения охраны на море. Данные полномочия включают в себя осмотр портового средства или судна на предмет соответствия установленным требованиям, осуществление проверки технических средств охраны, документов, записей и планов, проведение собеседований с сотрудниками порта или судна, а также организация проведения учений по обеспечению безопасности портового средства или судна и их оценивание.

Проверочные мероприятия могут также включать проверку документации: заявления о соответствии портового средства или проверку Международного свидетельства об охране судна или Временного международного свидетельства об охране судна, а также любую другую деятельность по оценке соответствия портового средства или судна мерам обеспечения охраны на море. Международное свидетельство об охране судна — это сертификат, выданный

⁸⁸ См.: Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года (СОЛАС/SOLAS) (заключена в Лондоне 01.11.1974). Глава XI-2. Специальные меры по усилению охраны на море // Федеральное агентство по рыболовству : сайт. URL: https://fish.gov.ru/wp-content/uploads/2021/10/solas_1974.pdf (дата обращения: 08.09.2023).

⁸⁹ См.: *Куприянович М. С.* Международный Кодекс по охране судов и портовых средств: анализ современных стандартов безопасности на морском транспорте. С. 355-358.

администрацией судна или от ее имени и подтверждающий соответствие судна мерам обеспечения охраны на море, изложенным в главе XI-2 СОЛАС и Кодексе ОСПС⁹⁰.

Российская Федерация является государством — участником СОЛАС-74 и Кодекса ОСПС, которые нашли свое отражение в Федеральном законе от 08.11.2007 № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»⁹¹ и в Кодексе торгового мореплавания Российской Федерации⁹². Министерство транспорта Российской Федерации осуществляет координацию деятельности Федеральной службы по надзору в сфере транспорта и Федерального агентства морского и речного транспорта (далее — Росморречфлот) по выполнению обязательств Российской Федерации, вытекающих из главы XI-2 СОЛАС-74 и Кодекса ОСПС⁹³.

Согласно данным, представленным Росморречфлотом, регулярно проводятся мероприятия, направленные на усиление систем обеспечения безопасности на морском транспорте Российской Федерации, а также портовых терминалов в контексте реализации требований, установленных Главой XI-2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г. и Международным кодексом по охране судов и портовых средств. Эти мероприятия включают в себя оценку и разработку планов охраны на портовых средствах, осуществляющих обработку судов под иностранным флагом на территории Российской Федерации, выдачу соответствующих международных свидетельств, определение уполномоченных организаций в области охраны, подготовку специалистов в

⁹⁰ См.: Судовладельцам и капитанам. Вып. 7.

⁹¹ См.: СЗ РФ. 2007. № 46. Ст. 5557.

⁹² См.: Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ // СЗ РФ. 1999. № 18. Ст. 2207.

⁹³ См.: Постановление Правительства РФ от 03.11.2007 № 746 «О реализации положений главы XI-2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года и Международного кодекса по охране судов и портовых средств» // СЗ РФ. 2007. № 46. Ст. 5585.

учебно-тренажерных центрах и обеспечение наличия квалифицированного персонала по охране как на судах, так и на портовых средствах⁹⁴.

Таким образом, меры по обеспечению морской безопасности в первую очередь были приняты для сдерживания и противодействия террористическим угрозам на морском транспорте⁹⁵.

Государства — участники СОЛАС-74 обязались адаптировать национальное законодательство для обеспечения безопасности судов и портов согласно Кодексу ОСПС⁹⁶. Государства также имеют право по своему усмотрению распространять положения Кодекса ОСПС на иные суда и портовые сооружения, на которые данные меры не распространяются, в то же время государства-участники обязуются не принимать законодательство, которое применяет более низкие по сравнению с Кодексом ОСПС требования или стандарты к международным судам и портовым сооружениям.

Эффективность новых мер зависит от того, в какой степени эти положения будут повсеместно осуществляться и обеспечиваться. Например, Закон США о безопасности морских перевозок 2002 г. (The Maritime Transportation Security Act of 2002 (MTSA)) и нормативные акты к нему были приведены в соответствие со стандартами безопасности на море СОЛАС-74 и Кодекса ОСПС. По окончании периода внедрения государствами изменений к СОЛАС-74 и Кодекса ОСПС в национальное законодательство количество инцидентов, угрожающих безопасности на морском транспорте, заметно сократилось. В том числе сократилось число преступлений, связанных с незаконным проникновением на охраняемые объекты, и число смертей вследствие несчастных случаев на море.

Тем не менее по целому ряду причин сохраняются пробелы в осуществлении и применении мер безопасности. Государства реализуют разные подходы к осуществлению принятых мер безопасности на море с учетом конкретных

⁹⁴ См.: Реализация положений главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и Кодекса ОСПС // Федеральное агентство морского и речного транспорта : сайт. URL: https://morflot.gov.ru/deyatelnost/transportnaya_bezopasnost/solas_74/ (дата обращения: 27.07.2023).

⁹⁵ См.: Холиков И. В. Противодействие преступным посягательствам на международную морскую безопасность. С. 431–459; Холиков И. В., Ожоча В. А. Указ. соч. С. 147–158.

⁹⁶ См.: Guidance Relating to the Implementation of SOLAS Chapter XI-2 and the ISPS Code // Maritime Safety Innovation Lab LLC : сайт. URL: <https://maritimesafetyinnovationlab.org/wp-content/uploads/2020/09/MSC-Circ-1111-Guidance-for-the-Implementation-of-SOLAS-XI-2-and-ISPS-Code-2004.pdf> (дата обращения: 12.09.2023).

национальных конституционных и законодательных процедур⁹⁷. Некоторые государства еще не полностью осуществили эти меры. Как правило, государства интегрировали положения о мерах безопасности Кодекса ОСПС путем внесения поправок в существующее национальное законодательство о портах и судоходстве⁹⁸. Однако в некоторых случаях необходимо принятие новых законов, что является серьезной проблемой с финансовой точки зрения, так как обеспечение безопасности на море, охрана морской среды требует больших государственных расходов.

Поскольку требования части А Кодекса ОСПС являются обязательными, внимание государств-участников сосредоточено на осуществлении данных правил. Часть В не является обязательной, однако многие правительства также включили положения части В свое национальное законодательство⁹⁹.

Из-за множества различных типов судов и портовых сооружений Кодекс ОСПС не конкретизирует отдельные меры, которые должны принимать каждый порт и судно. В нем излагается универсальная структура оценки рисков и реагирования на них. Новые меры безопасности для судов включают требования по ведению планов безопасности судов, введения должности офицера по охране судна, а также требования к определенному оборудованию, перевозимому на борту судна. Аналогично администрации портов обязаны разрабатывать планы обеспечения безопасности, назначать сотрудников службы безопасности и устанавливать определенное оборудование.

Глава XI-2 СОЛАС-74 содержит «специальные меры по повышению безопасности на море», которые включены в части А и В. Эти меры применяются к портовым сооружениям в пределах юрисдикции государства, включая зарубежные территории государства, к судам государства флага и подпадающим

⁹⁷ См.: *Холиков И. В.* Актуальные вопросы правового обеспечения сил и средств обороны и безопасности России в условиях современных вызовов и угроз // *Право в Вооруженных Силах — Военно-правовое обозрение.* 2021. № 12 (293). С. 116–120; *Кленов М. В., Холиков И. В.* Правовые и организационные вопросы контроля за состоянием здоровья работников и оказания медицинской помощи пассажирам на транспорте в России // *Мир транспорта.* 2019. Т. 17. № 3 (82). С. 180–191.

⁹⁸ См.: *Zemlin A., Kholikov I., Mamedova I.* Current Issues of Metro Safety Technical Regulations // *Proceedings of the XIII International Scientific Conference on Architecture and Construction 2020. Lecture Notes in Civil Engineering.* Vol. 130. Springer, Singapore, 2021. P. 236–247.

⁹⁹ См.: *Kraska J., Pedrozo R.* Op. cit. P. 383.

под действие СОЛАС-74, и судам, плавающим в его территориальном море¹⁰⁰. Данные меры должны определять, какая организация в составе правительства обладает полномочиями по обеспечению безопасности портовых сооружений и судов, плавающих под ее флагом.

Следует указать, что Кодекс ОСПС не применяется к судам, обладающим суверенитетом, включая военные корабли, вспомогательные военно-морские силы или суда, принадлежащие государству или эксплуатируемые и используемые им в некоммерческих целях¹⁰¹.

Буксиры и другие портовые суда, морские суда снабжения и обеспечения, рыболовные суда и прогулочные суда, а также объекты, обслуживающие эти суда, также могут регулироваться данными мерами в соответствии с внутренним законодательством. Однако следует отметить, что меры безопасности не применяются к деятельности судов под иностранным флагом, действующих у берега прибрежного государства за пределами территориального моря. То есть эти меры не применяются в пределах исключительной экономической зоны государства или континентального шельфа, даже несмотря на то, что СОЛАС-74 предполагает плавание судов в этих водах и работу с морскими установками, такими как морские буровые платформы и плавучие системы добычи нефти или другие суда, включая суда, не относящиеся к ведению СОЛАС-74. Следовательно, правительства могут разрабатывать двусторонние или многосторонние режимы безопасности, регулирующие взаимодействие в районах за пределами территориального моря. К примеру, государства могут договориться о том, что взаимодействие между «СОЛАС — судном» и морской установкой или «СОЛАС — судном» и «не СОЛАС — судном» подразумевает обмен декларацией об охране (Declaration of Security (DoS), далее — Декларация) или аналогичным документом¹⁰².

Декларация об охране — это соглашение между судном и портовым средством или другим судном, с которым оно взаимодействует, определяющее

¹⁰⁰ См.: *Kraska J., Pedrozo R.* Op. cit. P. 384–386.

¹⁰¹ См.: Судовладельцам и капитанам. Вып. 7. С. 19.

¹⁰² См.: Судовладельцам и капитанам. Вып. 7. С. 30–32.

меры безопасности, которые каждая сторона соответственно обязуется предпринять в течение периода времени взаимодействия. В зависимости от риска взаимодействия между судами и портами правительства определяют необходимость оформления Декларации для судов, плавающих под их флагом, и портов, находящихся в их юрисдикции.

Все офицеры, сотрудники службы безопасности, экипаж судна и судовая команда должны пройти обучение по программе повышения осведомленности о безопасности. Различные правительственные учреждения, операторы и администрации портовых сооружений, а также отраслевые грузоотправители и перевозчики обязаны поддерживать осведомленность о безопасности в цепочке поставок¹⁰³.

В штатном расписании судоходной компании должно быть предусмотрено по крайней мере одно должностное лицо компании, ответственное за охрану, и по одному должностному лицу, ответственному за охрану каждого из ее судов. Правительства также несут ответственность за установление уровня безопасности для своих портов и судов, плавающих под их флагом. Только государственные должностные лица могут устанавливать применимый уровень безопасности и утверждать оценки охраны портовых средств и планы обеспечения безопасности, определять портовые средства, для которых требуется назначение должностного лица, ответственного за охрану портового средства, осуществлять меры по соблюдению требований в соответствии с правилом 9 главы XI-2 Конвенции и определять требования к декларации об охране.

Принимаемые меры безопасности должны соответствовать определенному уровню угрозы. Кодекс предусматривает стандартную систему оценки угроз, которая позволяет государствам устанавливать или изменять уровни безопасности в зависимости от степени уязвимости судов и портовых средств. Факторы, которые следует учитывать при определении уровней безопасности, включают степень достоверности, обоснованности и конкретности информации об угрозе

¹⁰³ См.: Судовладельцам и капитанам. Вып. 7.С. 110–112.

или степень неизбежности угрозы, а также потенциальные последствия такого происшествия¹⁰⁴.

Компетентные государственные органы собирают и оценивают информацию о потенциальных угрозах портам и судам, плавающим под их флагом. На основе информации об угрозе администрации портовых сооружений и судов устанавливают уровень безопасности, который отражает степень угрозы и вероятность наступления происшествия, например акта морского пиратства, терроризма или диверсии. Согласно Кодексу различают три уровня безопасности:

- уровень безопасности 1 — обычный уровень, при котором суда и портовые средства эксплуатируются в обычном режиме, а также должны постоянно поддерживаться минимальные соответствующие меры по обеспечению безопасности, достаточные для противодействия большинству видов преступлений;

- уровень безопасности 2 — повышенный уровень, объявляемый на промежуток времени, в течение которого существует повышенный риск происшествия и поддерживаются соответствующие дополнительные меры по обеспечению безопасности;

- уровень безопасности 3 — исключительный уровень, объявляемый на промежуток времени, когда происшествие вероятно или неминуемо и при котором должны поддерживаться дальнейшие особые меры по обеспечению безопасности вплоть до приостановки деятельности¹⁰⁵.

Уполномоченные органы власти, в ведение которых входит обеспечение безопасности на море, осуществляют свою деятельность на национальном, региональном или муниципальном уровнях. Как правило, на национальном уровне осуществляется координация действий с различными структурами в целях разработки комплексных подходов к обеспечению безопасности на море, что является непростой задачей в условиях разрозненного межведомственного сообщения. В целях преодоления бюрократических барьеров государства создают

¹⁰⁴ См.: *Kraska J., Pedrozo R.* Op. cit. P. 387.

¹⁰⁵ См.: Судовладельцам и капитанам. Вып. 7. С. 113–116.

специализированные ведомства или агентства, которые выполняют роль связующего звена для разработки и осуществления национальной политики безопасности на море. Такое ведомство, как правило, должно вести совместную с другими профильными министерствами и ведомствами работу над формированием концепции национальной безопасности, перечня угроз и уязвимостей, приоритетов национальной безопасности, разработкой инициатив по обеспечению безопасности на море на основе национальной стратегии, разработкой скоординированных позиций по международным договорам, решением юрисдикционных вопросов между ведомствами и реализацией политики на национальном уровне.

Практическое руководство Международной организации труда и Международной морской организации по безопасности в портах 2004 г. предлагает каждому государству разработать свой документ о политике в области обеспечения безопасности портов¹⁰⁶. Как представляется, в таком документе будут определены масштабы и значение морской индустрии и инфраструктуры страны, определены ключевые морские угрозы, определены сферы ответственности и обязанности различных служб безопасности и правоохранительных органов, применение уровня национальной безопасности к портам и судам, отраслевые обязанности и разграничение полномочий правительства. Примером такого рода документа в Российской Федерации можно назвать Морскую доктрину Российской Федерации¹⁰⁷.

Таким образом, Международный кодекс по охране судов и портовых средств представляет собой комплексную программу по повышению общего уровня безопасности на международном морском транспорте. В положениях Кодекса описаны методы, которые правительства государств могут применять для обеспечения безопасности судоходства при наличии определенной инфраструктуры для бесперебойного и безопасного морского транспортного сообщения. Кодекс также является вспомогательным документом, который

¹⁰⁶ См.: Security in ports. ILO and IMO code of practice. Geneva : International Labour Office ; London : International Maritime Organization, 2004.

¹⁰⁷ См.: Указ Президента РФ от 31.07.2022 № 512 «Об утверждении Морской доктрины Российской Федерации» // СЗ РФ. 2022. № 31. Ст. 5699.

подсвечивает уязвимые места транспортных систем государств, которые подвергают риску критические элементы системы безопасности. Обозначив уязвимые места, Кодекс ОСПС предлагает направление для разработки, утверждения и реализации соответствующих планов обеспечения безопасности, которые устраняют или ослабляют воздействие этих уязвимостей и способны предотвратить известные или предполагаемые угрозы. При этом Кодекс ОСПС не должен рассматриваться как уникальный и абсолютный источник в области международной безопасности судов и портов, он должен рассматриваться как документ, содержащий ряд норм и оптимальных практик, которые предлагают правительствам государств или уполномоченным органам базис для разработки своих программ и национальных стратегий по обеспечению безопасности портов, предоставляя им возможность вносить изменения и дополнения по мере изменения условий или угроз с течением времени. Кодекс ОСПС следует рассматривать как динамичный документ, который будет адаптироваться к меняющейся действительности, деятельности и инфраструктуры портов и судов, а также к характеру угроз, которым они подвергаются.

Анализ содержания Международного кодекса по охране судов и портовых средств демонстрирует как преимущества, так и недостатки, вытекающие как следствие применения данного документа. В первую очередь Кодекс ОСПС направлен на повышение безопасности и защищенности судна и, следовательно, на минимизацию рисков, лучший контроль за грузопотоком, усовершенствование процедуры ведения документации, обеспечение безопасных условий труда, облегчающих работу моряков и портовых работников. С другой стороны, это влечет за собой дополнительную работу как для экипажа судов, так и для администрации портов, так как добавляются задачи, связанные с обеспечением безопасности, что негативно влияет на скорость выполнения работ. Также неизбежно увеличение эксплуатационных расходов судна при внедрении положений Кодекса в национальные акты законодательства, например увеличение портовых расходов (большее время пребывания в порту при изменении / повышении уровня безопасности согласно п. 7, 8 части А Кодекса ОСПС).

Завершая рассмотрение данного вопроса, стоит отметить, что, возможно, Международный кодекс по охране судов и портовых средств и не смог полностью предотвратить и исключить инциденты, связанные с безопасным международным морским судоходством, однако, несомненно, создал прочную основу для обеспечения безопасности морских перевозок во всем мире. Описанные в Кодексе меры будут эффективны только в том случае, если все акторы морской судоходной отрасли будут внедрять и эффективно применять разработанные предписания и элементы, указанные в документе.

Следовательно, современные тенденции обеспечения безопасности на морском транспорте не только требуют комплексного подхода и сотрудничества на международном уровне, но также предполагают активное внедрение новых технологий и развитие инновационных решений для более эффективного управления рисками и обеспечения безопасности на морском транспорте.

ГЛАВА 3. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ИНСТРУМЕНТОВ МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ

3.1. Международно-правовое регулирование обеспечения безопасности на морском транспорте на региональном уровне (на примере Арктики)

Последствия изменения климата в Арктике, проблемы уязвимости экосистем этого региона отражаются в правовой политике арктических стран и в законодательных актах, регулирующих управление полярным регионом. Все большее внимание прибрежные государства уделяют национальному законодательному уровню вопросов управления арктическим регионом, что позволяет координировать усилия по управлению, учитывая современные вызовы и угрозы, связанные с глобальными экономическими и экологическими изменениями. Последствия климатических изменений в Арктике, например быстрое таяние льдов Северного Ледовитого океана, могут угрожать национальной и международной безопасности арктических стран.¹⁰⁸

В последние годы все арктические прибрежные страны разработали свои стратегии по Арктике, что свидетельствует об увеличивающемся интересе к этому региону. Анализ этих стратегий показывает, что каждая из этих стран стремится занять лидирующую позицию в Арктике, при этом их стратегические интересы во многом схожи. Основное внимание в стратегиях уделяется таким важным вопросам, как защита окружающей среды в Арктике, нехватка эффективных механизмов управления арктическими территориями и обеспечение безопасности в регионе, увеличение военного присутствия на прибрежных территориях и нарастающая экономическая активность в регионе¹⁰⁹.

¹⁰⁸ См.: *Авхадеев В. Р.* Многосторонние международные соглашения, регулирующие правовой режим Арктики // Журнал российского права. 2016. № 2. С. 142.

¹⁰⁹ См.: *Вуе Н.* National Interests and Security Policies in the Arctic Region Among Arctic States // Electronic Theses and Dissertations. 2018. 1444.

На основании изучения стратегий арктических прибрежных государств — США, Канады, Норвегии, Исландии и Дании — определим основные направления арктической политики этих стран и выявим их национальные интересы в данном регионе.

Прежде всего, необходимо кратко описать позиции нашей страны в Арктике. Российская Федерация считает Арктику сферой своих стратегических интересов, учитывая, что обладает самым протяженным побережьем в Северном Ледовитом океане и самым крупным арктическим сектором. Управление этой зоной имеет особое значение для России из-за экономической привлекательности региона и важности Арктики для национальной безопасности. Учитывая членство других арктических государств в НАТО и / или Европейском союзе (далее — ЕС), конфликтный потенциал в Арктике представляет реальную угрозу для национальной безопасности России¹¹⁰. Поддержание своих позиций в регионе, богатом природными ресурсами и важном с точки зрения обороны, является стратегической задачей для России, при этом важно развивать многостороннее сотрудничество со всеми арктическими государствами. Анализ стратегий других стран в регионе позволяет увидеть угрозы для национальной безопасности России и подчеркивает необходимость защиты национальных интересов в Арктике¹¹¹.

Главным конкурентом России в Арктике являются США. Соединенные Штаты, обладая самым коротким арктическим побережьем и имея самый небольшой по площади сектор, выражают значительные амбиции в этом регионе. Базовыми документами США по реализации своей политики в Арктике являются Директива по арктической политике США 2009 г.¹¹², Национальная стратегия США для Арктического региона 2013 г.¹¹³, Арктическая стратегия 2019 г. (Доклад

¹¹⁰ См.: *Холиков И. В.* Международно-правовые аспекты противодействия современным угрозам безопасности // Материалы III Всерос. науч.-практ. конф. студентов, аспирантов и молодых ученых «Грядущим поколениям завещаем: творить добро в защиту права», Оренбург, 22–24 марта 2017 года. Оренбург, 2017. С. 5–14.

¹¹¹ См.: *Дамаскин О. В.* Транснациональная организованная преступность: проблемы международной и национальной безопасности. М., 2019; *Холиков И. В.* Международно-правовые аспекты противодействия военным угрозам в современных условиях // Современное право. 2003. № 6. С. 27–31.

¹¹² См.: National Security Presidential Directive and Homeland Security Presidential Directive (January 9, 2009) // Federation of American Scientists : site. URL: <https://irp.fas.org/offdocs/nspd/nspd-66.htm> (дата обращения: 28.11.2023).

¹¹³ См.: National Strategy for the Arctic Region (May 10, 2013) // The Whitehouse : site. URL: https://obamawhitehouse.archives.gov/sites/default/files/docs/nat_arctic_strategy.pdf (дата обращения: 28.11.2023).

Министерства обороны США национальному конгрессу)¹¹⁴, а также опубликованная командованием сухопутных войск США в марте 2021 г. стратегия «Возвращение господства в Арктике»¹¹⁵, которые сформировали основные арктические устремления США.

В 2009 г. Была принята Директива по арктической политике США, в которой были определены основные направления стратегии США в Арктике: защита энергетических интересов, увеличение военного присутствия в регионе, обеспечение свободы навигации и полетов в арктических водах и воздушном пространстве. В этой Директиве также акцентировалось значение соперничества арктических прибрежных государств в борьбе за управление Арктикой, что рассматривалось как ключевое направление геополитики США.

Национальная стратегия США для Арктического региона 2013 г. адаптировалась к современным потребностям страны в Арктике и расширила сферу арктических интересов, определенных еще в 2009 г. В числе ключевых задач для США в регионе выделены обеспечение национальной безопасности, защита суверенных территорий и ресурсов Арктики, а также развитие инфраструктуры для гражданского и военного судоходства. Конкретные шаги в рамках этой стратегии были определены в Арктической стратегии Министерства обороны США 2013 г., где прописана цель укрепления военного присутствия США в регионе и приняты меры для обеспечения оборонной безопасности и устойчивого развития Арктики с учетом национальных интересов.

Необходимо отметить, что в дополнение к Национальной стратегии США для Арктического региона 2013 г. был выпущен специальный План реализации национальной стратегии для Арктического региона 2014 г.¹¹⁶, в котором поставлены три приоритетные задачи для США в Арктике: продвижение своих национальных интересов в сфере безопасности, стремление к рациональному

¹¹⁴ См.: Department of Defense Arctic Strategy (June 2019) // U.S. Department of Defense : site. URL: <https://media.defense.gov/2019/Jun/06/2002141657/-1/-1/1/2019-DOD-ARCTIC-STRATEGY.PDF> (дата обращения: 28.11.2023).

¹¹⁵ См.: Regaining Arctic Dominance (19 January 2021) // Verumreactor : site. URL: https://verumreactor.ru/wp-content/uploads/2021/03/regaining_arctic_dominance_us_army_in_the_arctic_19_january_2021.pdf?ysclid=luqh1vtea7687021023 (дата обращения: 28.11.2023).

¹¹⁶ См.: Implementation Plan for The National Strategy for the Arctic Region (January 2014) // The Whitehouse : site. URL: https://obamawhitehouse.archives.gov/sites/default/files/docs/implementation_plan_for_the_national_strategy_for_the_arctic_region_-_fi....pdf (дата обращения: 28.11.2023).

управлению Арктическим регионом и укрепление международного сотрудничества. Пути решения этих задач определены в принятой в 2014 г. Дорожной карте ВМС для Арктики на период до 2030 г.¹¹⁷, которая является обновленной версией документа, впервые опубликованного в 2009 г. Согласно Дорожной карте в целях оперативного реагирования на возникающие угрозы ВМС применяют современные средства разведки, наблюдения и связи, тылового обеспечения, проводят регулярные учения¹¹⁸.

Актуализированные стратегии Министерства обороны США 2019 и 2021 гг. содержат стратегические подходы к реализации полярной политики, включающие меры по формированию, подготовке, организации и оснащению вооруженных сил для сотрудничества с арктическими партнерами, обеспечения национальных интересов и поддержания стабильности в регионе.

Анализируя ключевые аспекты американской стратегии в Арктике, делаем вывод, что США имеют обширную и продуманную нормативно-правовую базу, регулирующую действия по защите национальных интересов в Арктике путем укрепления военного присутствия в регионе.

Канада является вторым по площади арктическим государством в регионе после России. Основные принципы арктической политики Канады описаны в документах «Северная стратегия Канады: наш Север, наше наследие, наше будущее» 2009 г.¹¹⁹ и Заявлении о внешней политике Канады в отношении Арктики 2010 г.¹²⁰, которые определяют пути реализации данной стратегии.

При анализе содержания указанных стратегических документов Канады можно выделить основные цели и направления арктической политики этой страны в регионе: укрепление военного присутствия в зоне Арктики для обеспечения национальной безопасности и защиты суверенитета, регулирование

¹¹⁷ См.: The United States Navy Arctic Roadmap for 2014 to 2030 (February 2014) // Public Intelligence : site. URL: <https://info.publicintelligence.net/USNavy-ArcticRoadmap.pdf> (дата обращения: 28.11.2023).

¹¹⁸ См.: *Жудро И. С.* Международно-правовой режим Северного Ледовитого океана в условиях глобализации. Вероятные риски и угрозы национальной безопасности Российской Федерации в Арктике // Армия и общество. 2015. № 1. С. 7–13.

¹¹⁹ См.: Canada's Northern Strategy: Our North, Our Heritage, Our Future. Ottawa, 2009.

¹²⁰ См.: Statement on Canada's Arctic foreign policy: exercising sovereignty and promoting Canada's northern strategy abroad (August 20, 2010) // UAF : site. URL: <https://www.uaf.edu/caps/resources/policy-documents/canada-statement-on-arctic-foreign-policy.pdf> (дата обращения: 28.11.2023).

судоходства в Северо-Западном проходе, экономическое развитие региона, обеспечение экологической безопасности, защита окружающей среды и учет изменений климата в регионе в процессе освоения его ресурсов.

Следует отметить, что помимо защиты своих национальных интересов в Арктике Канада также ставит перед собой цель сотрудничества с другими странами для обеспечения стабильного и безопасного развития региона.

Несмотря на небольшую территорию в арктическом регионе, Норвегия играет важную роль на геополитической арене в Арктике. Благодаря членству в НАТО и других западноевропейских структурах она представляет интересы стран Западной Европы и США в этом регионе. Норвегия разработала свою арктическую политику еще в 2006 г. (Стратегия правительства Норвегии в отношении высокоширотного Севера¹²¹), отдавая приоритеты защите суверенитета, экологической, экономической и политической безопасности. С тех пор правительство регулярно обновляло свои стратегии, в том числе в 2017 г., когда была представлена «Арктическая стратегия Норвегии — между геополитикой и социальным развитием»¹²². Оставаясь верными основам своей арктической политики, Норвегия стремится к мирному и стабильному развитию с акцентом на экологию, международном сотрудничестве, правопорядке и благополучии коренного населения. Вместе с тем стратегии выражают национальные интересы Норвегии в этом регионе, такие как исследование и использование природных ресурсов в Баренцевом море, развитие морского судоходства, укрепление военного присутствия, патрулирование арктических акваторий, модернизация инфраструктуры и проведение совместных военных учений с НАТО.

При анализе арктических стратегий Норвегии и Канады обнаруживаются сходства, что объяснимо, учитывая их членство в НАТО. Норвегия призывает к

¹²¹ См.: The Norwegian Government's High North Strategy (December 2006) // Regjeringen.no : site. URL: <https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/ud/vedlegg/strategien.pdf> (дата обращения: 28.11.2023).

¹²² См.: Norway's Arctic Strategy — between geopolitics and social development (April 2017) // Regjeringen.no : site. URL: <https://www.regjeringen.no/contentassets/fad46f0404e14b2a9b551ca7359c1000/arctic-strategy.pdf> (дата обращения: 28.11.2023).

международному сотрудничеству в регионе, но в то же время активно укрепляет свои позиции в Арктике.

Дания, как и Норвегия, является небольшим по площади арктическим государством. Одним из основных стратегических документов Дании до недавнего времени являлась Стратегия Королевства Дания в отношении Арктики на 2011–2020 гг.¹²³, главной целью которой было укрепление позиций Дании в Арктике. Тем не менее 1 февраля 2022 г. была принята Стратегия Королевства Дания в сфере внешней политики и безопасности¹²⁴, согласно которой важной сферой экономических интересов в Арктике является разработка, исследование и добыча полезных ископаемых, а также развитие морских транспортных маршрутов. В Стратегии также отмечается риск возникновения споров при установлении границ континентального шельфа в Северном Ледовитом океане. Датская стратегия указывает на возможную военную угрозу со стороны России в арктическом регионе и на важность противодействия экономической активности Китая. Помимо международного сотрудничества приоритеты стратегии включают развитие экономики региона, охрану окружающей среды и укрепление военного присутствия. Следует учитывать зависимость Дании от членства в ЕС и НАТО, что осложняет достижение объективности в реализации ее политических интересов и целей в Арктике.

Изучение арктических стратегий США, Канады, Норвегии и Дании показывает, что главные направления северной политики этих стран совпадают, однако каждое из арктических государств стремится занять ведущую роль в регионе. Это имеет важное значение для геополитической обстановки в Арктике, так как создает конфликтные ситуации и нарушает баланс сил в регионе. Конфликтный потенциал в Арктике обусловлен ее стратегическим значением как ключевого ресурсного и транспортного узла, а также спецификой правового статуса этого региона. Увеличение военной активности влияет на безопасность в Арктике. Это позволяет сделать вывод о том, что основная угроза международной

¹²³ См.: Kingdom of Denmark Strategy for the Arctic 2011–2020 (August 2011) // Udenrigsministeriet : site. URL: <https://um.dk/en/foreign-policy/the-arctic> (дата обращения: 28.11.2023).

¹²⁴ См.: Foreign and security policy strategy // Udenrigsministeriet : site. URL: <https://um.dk/en/-/media/websites/umen/foreign-policy/uss-2022/uss-en-web-220215-1-final-a.ashx> (дата обращения: 28.11.2023).

безопасности в Арктике заключается в отсутствии эффективного регионального механизма обеспечения военной безопасности с участием России и других арктических государств — членов НАТО¹²⁵.

Целесообразно исследовать позиции и такого арктического государства, как Исландия. Исландия представляет собой островное государство, имеющее выход к акватории Норвежского моря, являющегося частью Северного Ледовитого океана. Соответственно, морской транспорт является одним из наиболее значимых отраслей деятельности государства, что может свидетельствовать также и о широком опыте данного государства с учетом специфики функционирования объектов морского транспорта в условиях арктического климата.

Исландия является островной страной в северной части Атлантического океана. Она расположена на пересечении Северного полярного круга и Гринвичского меридиана. Протяженность береговой линии составляет 4 970 км.

Нормативно-правовое регулирование судоходства Исландии базируется на принципах, закрепленных в международных конвенциях и законодательстве Исландии. Страна является участником Конвенции ООН по морскому праву и ратифицировала многие конвенции Международной морской организации о безопасности мореплавания, контроле загрязнений и ответственности владельцев и операторов. Исландия активно применяет положения Международного кодекса о безопасности судов и портовых средств. Для иностранных судов, входящих в исландские воды, действуют положения главы XI-1 «Специальные меры по повышению безопасности на море» СОЛАС-74.

Исландия входит в состав Европейской экономической зоны, что означает соответствие ее торговых, сервисных и экологических правил правилам внутреннего рынка ЕС. Также Исландия участвует в работе Европейского агентства морской безопасности, занимающегося обеспечением безопасности мореплавания и защитой от загрязнений.

¹²⁵ См.: Холиков И. В., Куприянович М. С. Влияние арктических прибрежных государств на безопасность в регионе // Право в Вооруженных Силах — Военно-правовое обозрение. 2022. № 6 (299). С. 62–69.

Основные компетентные органы, ответственные за обеспечение безопасности на морском транспорте, включают Береговую охрану Исландии, Транспортное управление Исландии и Агентство по охране окружающей среды Исландии.

Одним из основополагающих нормативных правовых актов Исландии, регулирующих вопросы безопасности на море, является Закон о морской безопасности № 50/2004¹²⁶, который ориентирован на обеспечение защиты судов, их экипажей, пассажиров, грузов и портовых сооружений от возможных актов терроризма и других форм незаконной деятельности. Статья 3 Закона о морской безопасности раскрывает некоторые определения, в частности что понимается под понятием «морская безопасность» — это меры в соответствии с положениями Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г., а также Международного кодекса по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС): безопасность судов (предотвращение, обеспечивающее защиту судов, экипажей, пассажиров и грузов от любой угрозы терроризма или другой незаконной деятельности); безопасность порта (предотвращение, обеспечивающее защиту портовых сооружений от любой угрозы терроризма или другой незаконной деятельности); защита груза (предотвращение защиты груза от любой угрозы терроризма или другой незаконной деятельности).

Некоторые аспекты безопасности на морском транспорте освещены также в Законе о портах № 61/2003¹²⁷, который распространяется на все порты, использующиеся для обработки и обслуживания судов, обработки товаров, транспортных средств и пассажиров, а также для выгрузки рыбы. Все порты, на которые распространяется действие настоящего закона, должны принять постановление, в котором указаны границы порта, а также другие необходимые положения, касающиеся его безопасности и управления, такие как разрешения на работу, деятельность и движение на территории порта, транспортная безопасность и предотвращение загрязнения, штрафы за нарушения, полномочия администрации порта. В соответствии с этим Законом уполномоченный министр

¹²⁶ См.: Lög um siglingavernd // Althingi : site. URL: <https://www.althingi.is/lagas/nuna/2004050.html> (дата обращения: 24.11.2023).

¹²⁷ См.: Hafnalög // Althingi : site. URL: <https://www.althingi.is/lagas/nuna/2003061.html> (дата обращения: 11.11.2023).

инфраструктуры Исландии после получения предложений администраций портов и заключения устанавливает регулирование для каждого порта.

Закон о судоходстве № 66/2021¹²⁸ регулирует вопросы безопасности исландских судов, их экипажей и пассажиров, защиты от загрязнения с судов и обеспечения регистрации, маркировки и контроля судов. В той мере, в какой нормы международного права не предписывают иное, настоящий Закон применяется к иностранным судам, когда они находятся в территориальных водах, в пределах исключительной экономической зоны или на континентальном шельфе Исландии. Норвежское транспортное агентство должно проверять иностранные суда, прибывающие в порты Исландии, в соответствии с Парижским меморандумом о взаимопонимании по контролю судов государством порта 1982 г.¹²⁹ с последующими поправками и другими международными обязательствами. Министр инфраструктуры Исландии устанавливает правила осуществления государственного портового контроля, контроля уведомлений о прибытии иностранных судов и квалификационные требования к инспекторам Норвежского транспортного агентства, которые осуществляют контроль.

Закон о защите от загрязнения морей и побережий № 33/2004¹³⁰ распространяется только на исландские суда и не затрагивает суда, которые эксплуатируются иностранными государствами, и освещает внутригосударственное регулирование противодействия загрязнению окружающей среды. Целью этого Закона является защита морей и побережий Исландии от загрязнения и деятельности, которая может поставить под угрозу здоровье человека, нанести вред живым ресурсам моря и нарушить его экосистему, испортить окружающую среду или помешать законному использованию моря и побережья. Главное правило состоит в том, чтобы после инцидента с загрязнением окружающая среда была возвращена в прежнее состояние.

¹²⁸ См.: Skipalög // Stjornartidindi : site. URL: <https://www.stjornartidindi.is/Advert.aspx?RecordID=d3dbfead-749d-4a0b-9c6b-217dcd0d48be> (дата обращения: 25.11.2023).

¹²⁹ См.: АО «Кодекс» : сайт. URL: <https://docs.cntd.ru/document/420376767> (дата обращения: 25.11.2023).

¹³⁰ См.: Lög um varnir gegn mengun hafs og stranda // Althingi : site. URL: <https://www.althingi.is/lagas/nuna/2004033.html> (дата обращения: 28.10.2023).

Вопросы транспортной безопасности на море также регулируются Законом о судовых экипажах № 82/2022¹³¹, который распространяется на все исландские корабли, применяется к иностранным судам, которые используются в коммерческих целях во внутренних водах Исландии в течение 30 дней подряд или в общей сложности 90 дней за год в отношении требований к сертификатам, минимальной комплектации экипажа, статуса службы, часов работы и отдыха, а также условий труда. Кроме того, Закон распространяется на экипажи иностранных прогулочных судов, использовавшихся во внутренних водах Исландии в тот же период. Однако Закон не распространяется на суда, соответствующие требованиям СОЛАС-74 и плавающие под флагом иностранного государства, принявшего международную конвенцию. Целью этого Закона является обеспечение безопасности экипажей, пассажиров и судов, а также усиление защиты от загрязнения морской среды. Эта цель должна достигаться путем установления конкретных требований к образованию и подготовке, возрасту, времени плавания, здоровью, зрению и слуху лиц, работающих на судне, и тем самым обеспечивать профессиональную компетентность экипажей с учетом размера судна, задачи и района плавания. операция. Кроме того, эта цель должна быть достигнута путем установления, среди прочего, условий выдачи свидетельств, комплектования безопасного или минимального комплектования судов, должностей экипажей, часов работы и отдыха, систем управления безопасностью, условий труда, ответственности судоходной компании и капитана судна. Наконец, этот Закон призван способствовать равному доступу представителей обоих полов к образованию, профессиональной подготовке и работе на борту исландских кораблей.

В морском законодательстве Исландии присутствует ряд регламентов, уточняющих положения тематических законов. Целью и задачей Регламента о проверках судов и их оборудования № 466/2023¹³² является обеспечение

¹³¹ См.: Lög // Stjornartidindi : site. URL: <https://www.stjornartidindi.is/Advert.aspx?RecordID=84970ad3-42ba-47f5-8802-8b7ae5542274> (дата обращения: 27.11.2023).

¹³² См.: Reglugerð // Stjornartidindi : site. URL: <https://www.stjornartidindi.is/Advert.aspx?RecordID=8a4b09a9-9990-48ab-b1aa-60ed39fdda31> (дата обращения: 20.11.2023).

безопасности исландских судов, экипажей и пассажиров, а также усиление защиты от загрязнения морской среды.

Регламент об обеспечении морской безопасности № 265/2008¹³³ распространяется на международные морские перевозки и внутренние морские перевозки. Однако он не распространяется на военные корабли и военно-транспортные суда, пассажирские и грузовые суда внутреннего плавания, грузовые суда валовой вместимостью менее 500 тонн, суда, не имеющие механического привода, деревянные суда примитивной постройки, рыболовные суда или суда, не используемые в коммерческих целях, если для другого нет уважительной причины. Целью настоящего Регламента является установление и реализация соответствующих мер по обеспечению защиты судов, экипажей, пассажиров, грузов, портов и портовых сооружений, судоходства и судоходства от террористических актов и других преднамеренных незаконных действий.

Регламент о технике безопасности и технике безопасности в портах № 580/2017¹³⁴ обеспечивает содействие предотвращению несчастных случаев и безопасности в портах и распространяется на порты, подпадающие под действие ст. 1 Закона о портах № 61/2003.

Обобщая, можно сказать, что Исландия и Российская Федерация, как прибрежные государства, обладают развитой морской инфраструктурой и имеют законодательство, направленное на обеспечение безопасности на морском транспорте. Обе страны имеют национальное законодательство, которое регулирует безопасность на морском транспорте, включая стандарты по безопасной эксплуатации судов, обязательные инспекции и сертификации судов, требования к обучению и сертификации моряков, процедуры обеспечения морской безопасности, меры предотвращения и борьбы с морскими авариями и загрязнением, а также ответственность за нарушения в области морской безопасности.

¹³³ См.: Reglugerð um framkvæmd siglingaverndar // Island.is : site. URL: <https://island.is/reglugerdir/nr/0265-2008> (дата обращения: 18.11.2023).

¹³⁴ См.: Reglugerð um slysavarnir og öryggisbúnað í höfnum // Island.is : site. URL: <https://island.is/reglugerdir/nr/0580-2017> (дата обращения: 08.11.2023).

Например, в России равнозначно Закону о портах № 61/2003 Исландии принят Федеральный закон «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», который также определяет основные принципы формирования и развития морских портов, задает требования к их функционированию и обеспечению безопасности. Регулирование деятельности морских портов включает в себя такие аспекты, как обеспечение безопасности судоходства, пожарная безопасность, охрана окружающей среды и др.

В Российской Федерации основным законом, определяющим правовые основы морского сообщения и деятельности на море, является Кодекс торгового мореплавания РФ, который включает в себя разделы, посвященные различным аспектам морской деятельности, включая правила плавания, безопасность судоходства, морскую трудовую деятельность, защиту морской среды и другие важные вопросы. В Исландии же законодательство в области морского права более раздроблено, и нет одного цельного закона, охватывающего все аспекты морского транспорта. Вместо этого различные аспекты морского права, такие как правила плавания, морская безопасность, правила эксплуатации судов и другие, регулируются различными нормативными актами, законами и международными договорами.

Таким образом, можно сказать, что Исландия и Российская Федерация имеют сходное направление в законодательстве по регулированию безопасности на морском транспорте, в том числе в свете соответствия международным стандартам, которое касается таких аспектов, как организация морской безопасности, правовые нормы по охране окружающей среды, морская торговля, управление портами и другие вопросы.

Арктика представляет собой обширный северный регион, который привлекает не только прибрежные арктические страны, но также вызывает интерес у ряда стран, таких как Китай, Япония, Южная Корея и Сингапур, которые стремятся к активному развитию и укреплению своей политической позиции. Разнообразие интересов этих стран в Арктике включает в себя

увеличение своего политического влияния на мировой арене, а также стремление получить доступ к значительным ресурсам полезных ископаемых, которые находятся в регионе. Эта ситуация создает конкуренцию между различными государствами за ресурсы и влияние в Арктике, что может повлиять на обстановку в регионе и потенциально привести к возникновению международных конфликтов и соперничества за влияние.

Один из основных аспектов развития Арктики для России состоит в создании должной инфраструктуры Северного морского пути (далее — СМП) и использования СМП в качестве «национальной транспортной артерии», играющей важную роль в обеспечении интересов России в регионе и являющейся одним из ключевых инструментов освоения Арктики.

Важно учитывать, что СМП вносит значительный вклад в расширение транспортной инфраструктуры и увеличение доступности региона, предоставляя России возможность улучшить контроль над этими территориями и расширить свои экономические возможности. Тем не менее для эффективного использования СМП и решения возникающих проблем необходимо учитывать сбалансированный подход, включающий в себя понимание международных интересов и соблюдение международно-правовых норм¹³⁵.

С 1991 г. СМП стал открытым для международного судоходства, объем которого в последнее десятилетие начал заметно возрастать: в 2009 г. — два иностранных коммерческих судна, в 2011 г. — 34 судна с 820 тыс. тонн груза, в 2012 г. — 46 судов с 1,26 млн тонн груза, в 2013 г. — 71 судно с 1,3 млн тонн груза. К 2023 г. он составил 2,15 млн тонн груза.

Очевидно, что неудобство метода проводки судов конвоями на СМП играет негативную роль в экономической привлекательности данного маршрута для иностранных судовладельцев, в том числе из-за недостаточной развитости поисково-спасательных и медицинских служб на больших участках маршрута, что приводит к увеличению затрат на страхование. Навигационно-

¹³⁵ См.: Международное сотрудничество в Арктике: проблемы безопасности и развития / под ред. А. В. Загорского, А. И. Никитина. М. : РАПН : РОССПЭН, 2013.

гидрографическое оборудование в восточном секторе СМП также не соответствует современным требованиям, что создает дополнительные проблемы.

Эти недостатки осложняют использование СМП. Необходимо развивать и совершенствовать инфраструктуру, обеспечивать безопасность судоходства, а также улучшать навигационные условия на всем протяжении пути. Только таким образом можно повысить эффективность и конкурентоспособность СМП, сделав его более привлекательным для международных партнеров и снизив стоимость операций для судовладельцев.

Между тем развитие СМП на национальном уровне диктуется экономическими и оборонными интересами России: объем внутренних грузоперевозок по его трассам начал расти: 2,8 млн тонн — в 2013 г., 3,7 млн тонн — в 2014 г., 4,5 млн тонн — в 2015 г., свыше 7 млн тонн — в 2016 г., 10 млн тонн — в 2017 г., что в значительной степени связано с реализацией нефтегазовых проектов в Печорском море и на полуострове Ямал.

В 2021 г. грузопоток составил 35 млн тонн, а к 2023 г. достиг рекордных 36,25 млн тонн. Режим мореплавания по СМП урегулирован национальным актом — Кодексом торгового мореплавания РФ, управление осуществляется учрежденной Правительством РФ Администрацией СМП.

Стремления РФ к национализации структур, поддерживающих деятельность СМП, проявляются на законодательном уровне: поправки, внесенные в 2017 г. в Кодекс торгового мореплавания РФ устанавливают, что перевозка полезных ископаемых в акватории СМП будет осуществляться исключительно судами под российским флагом (Федеральный закон от 29.12.2017 № 460-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации и признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации»¹³⁶), что должно способствовать увеличению объемов судоходства по СМП, укреплению позиций российских судоходных компаний и обновлению отечественного флота.

¹³⁶ См.: СЗ РФ. 2018. № 1 (Ч. I). Ст. 44.

Такие изменения в законодательстве направлены на обеспечение национальной безопасности России в регионе, поддержку отечественного судостроения и развитие морских перевозок по СМП. Однако такие меры могут вызвать опасения у международных партнеров относительно возможных ограничений и барьеров для судоходства по данному маршруту. В любом случае этот шаг говорит о стратегической значимости СМП для России и попытках государства укрепить свои позиции в регионе через национализацию ключевых аспектов деятельности связанных с развитием этого транспортного коридора.

Широкое применение разнообразных правовых инструментов необходимо для развития СМП как национального морского коридора РФ, который в будущем может стать альтернативой традиционным международным маршрутам. Учитывая особую важность этого маршрута, общественные отношения в сфере транспорта должны быть юридически регулированы с применением как публично-правовых, так и частноправовых средств контроля¹³⁷.

Данное предложение означает, что необходимо создать законодательную базу, которая бы обеспечивала правовую стабильность и защиту интересов всех сторон, участвующих в судоходстве по СМП и обеспечивающих его инфраструктуру.

Правовые механизмы играют ключевую роль в обеспечении устойчивого развития СМП и создании благоприятного правового поля для деятельности судоходных компаний, государственных органов и других участников транспортной инфраструктуры, а также для обеспечения эффективного использования СМП в качестве ключевой транспортной артерии.

Важно отметить, что Россия выделяет особое место в своих национальных интересах в Арктике для экономического и социального развития этого региона. При этом экономические интересы, включая использование СМП как стратегической ресурсной базы, имеют приоритет перед военными интересами в регионе.

¹³⁷ См.: Холиков И. В., Куприянович М. С. Национальные интересы Российской Федерации по поддержанию безопасности в Арктическом регионе // Транспортное право и безопасность. 2022. № 3 (43). С. 20–31.

Таким образом, для устойчивого и эффективного развития Арктики необходимо поддерживать многоуровневое сотрудничество между арктическими государствами и ограничивать увеличение военного присутствия в регионе. Поддержание установленных принципов освоения и функционирования региона способствует его стабильному развитию, что требует сотрудничества и согласованного подхода как арктических, так и неарктических государств. Подчеркивается, что мирное сосуществование и сотрудничество могут способствовать сохранению уникальной экосистемы Арктики и обеспечить благополучие общества в этом регионе в долгосрочной перспективе. Это позволит обеспечить устойчивую безопасность в регионе, в том числе и на морском транспорте, и позволит его использовать по прямому назначению в целях удовлетворения потребностей общества и экономического развития.

3.2. Организация безопасности на морском транспорте как фактор обеспечения национальной безопасности Российской Федерации

Россия в XXI веке находится под негативным воздействием целого ряда современных вызовов и угроз в отношении своей территориальной целостности и безопасности граждан. В научной литературе отмечается, что фактически в отношении России западной коалицией фактически ведется гибридная война с использованием информационных, террористических, транспортных, ценностно-смысловых, военных, экономических и иных средств как прямого, так и опосредованного воздействия.

Организация безопасности на морском транспорте играет важную роль в обеспечении национальной безопасности Российской Федерации. Морской транспорт является ключевым компонентом мировой торговли и транспортной инфраструктуры, обеспечивая логистическую связь между различными регионами и странами. Поэтому обеспечение безопасности на морском

транспорте имеет стратегическое значение для обеспечения экономической стабильности и национальной безопасности.

В контексте Российской Федерации морской транспорт играет важную роль в экспорте и импорте товаров, транзите грузов через российские порты, обеспечении обороноспособности страны и осуществлении контроля над морскими границами. Поэтому эффективная организация безопасности на морском транспорте является неотъемлемой частью национальной безопасности.

Российская Федерация активно работает над укреплением безопасности на своих морских путях, внедряя современные технологии и методы контроля, улучшая координацию между различными службами и ведомствами, участвуя в международных программах по борьбе с морской преступностью.

Организация безопасности на морском транспорте в контексте обеспечения национальной безопасности Российской Федерации представляет собой существенный аспект, требующий системного и комплексного подхода к соблюдению принципов безопасности и предотвращению потенциальных угроз.

Кроме того, усиление контроля за морскими границами и борьба с террористическими угрозами, контрабандой и незаконной миграцией являются неотъемлемой частью стратегии обеспечения национальной безопасности на морском транспорте. Совершенствование средств наблюдения и контроля, сотрудничество с другими странами и укрепление международного сотрудничества играют ключевую роль в эффективной борьбе с указанными угрозами.

Организация безопасности на морском транспорте в Российской Федерации представляет собой сложную и многоуровневую систему, нацеленную на обеспечение безопасности плавания судов, защиту жизни и здоровья граждан, а также предотвращение чрезвычайных ситуаций и инцидентов на море. Эта область охватывает широкий спектр мероприятий и нормативных правовых актов, регулирующих деятельность судовладельцев, моряков, портовых учреждений и государственных органов, ответственных за безопасность на море.

В рамках Российской Федерации система обеспечения безопасности на морском транспорте базируется на международных стандартах и соглашениях, а также национальных законодательных актах, в которых определяются правила и требования к морским перевозкам, безопасности судов, обучению моряков, контролю соблюдения норм безопасности и т. д.

Ключевыми аспектами организации безопасности на морском транспорте в России являются:

1) система классификации и сертификации судов, которая включает в себя проверку соответствия судов международным стандартам безопасности и экологической безопасности;

2) обучение и аттестация моряков, обеспечивающая высокий уровень профессионализма и компетентности персонала на судах;

3) функционирование морских портов и терминалов с соблюдением требований по безопасности морских перевозок, обеспечению безопасного приема и отправки судов;

4) навигационное обеспечение — системы навигационного контроля, связи и поиска, направленные на обеспечение безопасности судоходства и предотвращение столкновений и аварий на море;

5) экологическая безопасность — мероприятия по предотвращению загрязнений морской среды и соблюдению международных норм по охране морской среды.

В целом организация безопасности на морском транспорте в России требует постоянного совершенствования и соблюдения всех необходимых норм и мер безопасности для обеспечения надежности и эффективности морских перевозок и деятельности морской отрасли.

Кроме вышеперечисленных аспектов важным элементом организации безопасности на морском транспорте является система международного сотрудничества и взаимодействия между государствами, нацеленная на установление общих стандартов и правил безопасности на море. Международные организации, такие как Международная морская организация, играют важную

роль в разработке и согласовании международных норм и стандартов безопасности на море, а также в проведении обучающих мероприятий и обмене опытом между странами-членами.

Следует также отметить значимость системы надзора и контроля со стороны государственных органов, ответственных за безопасность на море. Регулярные проверки судов и портовых установок, а также контроль за соблюдением стандартов безопасности и экологических норм, позволяют предотвращать чрезвычайные ситуации и обеспечивать безопасность морских перевозок.

Важным фактором в обеспечении безопасности на морском транспорте является использование современных технологий и инноваций, направленных на повышение эффективности навигационного оборудования, систем предупреждения столкновений, автоматизации процессов управления судном, а также на мониторинг и анализ данных для выявления потенциальных угроз безопасности.

В целом безопасность на морском транспорте — это комплексный механизм, который должен сочетать в себе правильное функционирование законодательства, систем контроля, обучения персонала, использование современных технологий и международное сотрудничество. Только при соблюдении всех этих аспектов можно обеспечить безопасность на море и защитить интересы людей, окружающей среды и экономики.

Для национальной безопасности Российской Федерации одним из важнейших стратегических вызовов, с которыми сталкивается наша страна, являются угрозы со стороны НАТО. Как военно-политический альянс стран северо-западного блока НАТО представляет собой мощную структуру, обладающую значительными военными ресурсами и влиянием на международной арене.

В контексте России, проблематичными могут быть следующие аспекты угроз со стороны НАТО.

1. Военная активность и наращивание военного присутствия рядом с границами России. Расширение инфраструктуры НАТО на востоке Европы,

развертывание военных баз и усиление военных учений в прибалтийских странах и странах Средней и Восточной Европы могут создавать напряженность в регионе и вызывать опасения со стороны российского руководства.

2. Развертывание противоракетной обороны и других оборонных систем, которые могут восприниматься как угроза для стратегической стабильности и безопасности России.

3. Проведение совместных военных учений и операций в непосредственной близости к российским границам, что может рассматриваться как демонстрация силы и подрыв международной безопасности.

4. Ведение информационной войны, дезинформации и психологических операций с целью дестабилизировать обстановку в стране и подорвать социально-политическую стабильность.

5. Потенциальное расширение влияния НАТО на страны ближнего зарубежья, что может создать дополнительные возможности для давления на Россию и ослабить стратегическую безопасность.

Учитывая эти угрозы, для России важно укреплять свои оборонные позиции, совершенствовать военные технологии, поддерживать военную готовность и контролировать ситуацию в регионе. Также важными являются дипломатический диалог и поиск конструктивных решений с НАТО для предотвращения эскалации напряженности и поддержания международной безопасности.

Современные стратегические концепции НАТО включают в себя применение широкого спектра так называемых «гибридных» средств воздействия на потенциального противника без формального объявления военного состояния. Эта стратегия находит свое обоснование в первую очередь в отношении России, поскольку открытый военный конфликт с этой страной предвещает значительные риски для вооруженных сил союзников НАТО. Такие события неизбежно могут привести к применению оружия массового поражения, что, в свою очередь, подразумевает трагический исход для обеих противоборствующих сторон. Подход к гибридной войне, принятый на Западе, в значительной мере опирается

на методы и опыт США и других ведущих государств — членов НАТО, используемые для защиты интересов своих корпораций на международной арене.

Современная система обороны страны, учитывающая необходимость комбинированного подхода к военным и невоенным угрозам как в период мира, так и в период военных действий, предполагает оптимизацию структуры управления и внедрение комплекса мероприятий. Данный подход направлен на обеспечение надлежащего уровня защиты со стороны возможных угроз, включая активные и пассивные меры противодействия, в целях обеспечения национальной безопасности. Ключевым элементом этого процесса является учет современных вызовов и угроз, в том числе изменений в политической и технологической сферах, а также динамики международных отношений¹³⁸.

Обеспечение безопасности на морском транспорте и организация работы по такому обеспечению основывается на диалектическом взаимодействии международного и национального законодательства, имплементации и взаимного проникновения их норм друг в друга. Такое обеспечение также связано не только с существованием норм права, но и с их добросовестным исполнением всеми участниками международных отношений. Хотя примеры выборочного исполнения, в том числе и норм морского права, последнее время наблюдаются повсеместно¹³⁹.

Организация безопасности на морском транспорте является важнейшим фактором обеспечения национальной безопасности Российской Федерации как внешнего, так и внутреннего характера. В этих целях в России принят ряд нормативных правовых актов, которые вместе с разработанными и ратифицированными международными нормами образуют единую систему правовых средств, позволяющих обеспечить эту безопасность.

Последовательно познавая организацию безопасности на морском транспорте как фактор обеспечения национальной безопасности Российской Федерации, рассмотрим содержательные и функциональные характеристики

¹³⁸ См.: Холиков И. В. Гибридная война как многовекторная угроза национальной безопасности ... С. 30–38.

¹³⁹ См.: Куприянович М. С. Обеспечение безопасности на морском транспорте: актуальные тенденции и концептуальные обобщения ее международно-правового механизма // Международное право. 2023. № 4. С. 59–68.

отечественных норм, связанных с международным морским правом. В своей совокупности они позволяют эффективно организовать и обеспечить национальную безопасность Российской Федерации как при использовании морского транспорта, так и по другим направлениям деятельности.

Недружественные действия отдельных стран и их объединений привели к тому, что Россия в целях сохранения суверенитета, защиты территориальной целостности и ослабления вмешательства во внутренние дела общества и государства предприняла ряд координированных шагов. Ключевым шагом в этом вопросе стало принятие изменений в Конституцию РФ, консолидировано поддержанных абсолютным большинством населения страны. Итогом этих консолидированных усилий общества и государства¹⁴⁰ стало принятие Закона РФ о поправке к Конституции РФ от 14.03.2020 № 1-ФКЗ «О совершенствовании регулирования отдельных вопросов организации и функционирования публичной власти»¹⁴¹.

Изменение статьи 79 Конституции стало ключевым моментом для обеспечения национальной безопасности России от воздействия со стороны недружественных стран, защиты прав и свобод граждан, а также сохранения конституционного строя. Согласно этому изменению, Российская Федерация имеет право вступать в международные объединения и передавать им часть своих полномочий в соответствии с международными договорами, при условии, что это не ограничит права и свободы граждан, и не будет противоречить основам конституционного строя государства. Важно отметить, что решения международных органов, основанные на толковании международных договоров Российской Федерации, которое противоречит Конституции РФ, не могут быть исполнены на территории России.

¹⁴⁰ См.: Хабриева Т. Я. Конституционная реформа в России в координатах универсального и национального // Журнал зарубежного законодательства и сравнительного правоведения. 2021. Т. 17. № 1. С. 6–12; *Ее же*. Конституционная реформа в России: в поисках национальной идентичности // Вестник Российской академии наук. 2020. Т. 90, № 5. С. 403–414; *Ее же*. Российская Конституция и эволюция федеративных отношений // Государство и право. 2022. № 2. С. 66–76.

¹⁴¹ См.: СЗ РФ. 2020. № 11. Ст. 1416.

При реализации правовых механизмов и алгоритмов принятия таких решений были внесены соответствующие изменения¹⁴² в Федеральный конституционный закон от 21.07.1994 № 1-ФКЗ «О Конституционном Суде Российской Федерации»¹⁴³. Согласно положениям ст. 104.1–104.4 Конституции РФ суд имеет право отказать в исполнении решений межгосударственных органов, принятых на основании интерпретации международных договоров Российской Федерации, но противоречащих самой Конституции РФ.

Стоит отметить, что правовые основы обеспечения национальной безопасности Российской Федерации при использовании морского транспорта образуют следующие нормативные правовые акты: федеральные законы от 28.12.2010 № 390-ФЗ «О безопасности»¹⁴⁴, от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»¹⁴⁵, от 31.05.1996 № 61-ФЗ «Об обороне»¹⁴⁶, от 12.02.1998 № 28-ФЗ «О гражданской обороне»¹⁴⁷, от 03.04.1995 № 40-ФЗ «О федеральной службе безопасности»¹⁴⁸, от 03.07.2016 № 226-ФЗ «О войсках национальной гвардии Российской Федерации»¹⁴⁹, от 30.06.2003 № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности»¹⁵⁰; Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации, а также Военная доктрина России¹⁵¹ (утвержденная Президентом РФ 25.12.2014 № Пр-2976); указы Президента РФ от 02.07.2021 № 400 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации»¹⁵², от 12.04.2021 № 213 «Об утверждении Основ государственной политики Российской Федерации в области международной информационной безопасности»¹⁵³, от

¹⁴² См.: Федеральный конституционный закон от 09.11.2020 № 5-ФКЗ «О внесении изменений в Федеральный конституционный закон “О Конституционном Суде Российской Федерации”» // СЗ РФ. 2020. № 46. Ст. 7196.

¹⁴³ См.: СЗ РФ. 1994. № 13. Ст. 1447.

¹⁴⁴ См.: СЗ РФ. 2011. № 1. Ст. 2.

¹⁴⁵ См.: СЗ РФ. 2007. № 7. Ст. 837.

¹⁴⁶ См.: СЗ РФ. 1996. № 23. Ст. 2750.

¹⁴⁷ См.: СЗ РФ. 1998. № 7. Ст. 799.

¹⁴⁸ См.: СЗ РФ. 1995. № 15. Ст. 1269.

¹⁴⁹ См.: СЗ РФ. 2016. 27 (Ч. I). Ст. 4159.

¹⁵⁰ См.: СЗ РФ. 2003. № 27 (Ч. I). Ст. 2701.

¹⁵¹ См.: Российская газета. 2014. 30 дек.

¹⁵² См.: СЗ РФ. 2021. № 27 (Ч. II). Ст. 5351.

¹⁵³ См.: СЗ РФ. 2021. № 16 (Ч. I). Ст. 2746.

26.10.2020 № 645 «О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года»¹⁵⁴.

В состав правовых актов, образующих правовые основы обеспечения национальной безопасности Российской Федерации при использовании морского транспорта входят Корабельный устав Военно-Морского Флота, утвержденный Указом Президента РФ от 31.07.2022 № 511¹⁵⁵; Постановление Правительства РФ от 08.09.2006 № 554 «Об утверждении Правил транспортно-экспедиционной деятельности»¹⁵⁶; распоряжения Правительства РФ от 27.11.2021 № 3363-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года»¹⁵⁷, от 30.08.2019 № 1930-р «О Стратегии развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года»¹⁵⁸.

Статья 5 Федерального закона от 28.12.2010 № 390-ФЗ «О безопасности» не случайно определяет, что правовую основу обеспечения безопасности составляют Конституция РФ, общепризнанные принципы и нормы международного права, международные договоры Российской Федерации, федеральные конституционные законы, настоящий Федеральный закон, другие федеральные законы и иные нормативные правовые акты Российской Федерации, законы и иные нормативные правовые акты субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, принятые в пределах их компетенции в области безопасности.

Согласно Федеральному закону «О безопасности» безопасность — это комплексное явление (безопасность государства, общественная безопасность, экологическая безопасность, безопасность личности, информационная безопасность, военная безопасность, эпидемиологическая безопасность), характеризующееся уровнем и качеством защищенности охраняемых законом интересов, прав, ценностей и свобод от незаконного вмешательства, воздействия неблагоприятных факторов и угроз. В свою очередь, как установлено Федеральным законом «О транспортной безопасности», транспортная

¹⁵⁴ См.: СЗ РФ. 2020. № 44. Ст. 6970.

¹⁵⁵ См.: СЗ РФ. 2022. № 31. Ст. 5698.

¹⁵⁶ См.: СЗ РФ. 2006. № 37. Ст. 3890.

¹⁵⁷ См.: СЗ РФ. 2021. № 50 (Ч. IV). Ст. 8613.

¹⁵⁸ См.: СЗ РФ. 2019. № 35. Ст. 5013.

безопасность — это состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства.

Законодательство о безопасности в России предполагает и соответствующее международное сотрудничество в этой сфере, позволяет использовать Вооруженные Силы РФ для поддержания международного мира и безопасности за пределами Российской Федерации, а также иным органам в целях обеспечения национальной безопасности осуществлять деятельность по международному сотрудничеству в этой сфере.

Распоряжением Правительства РФ от 27.11.2021 № 3363-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» утверждена Транспортная стратегия Российской Федерации, где особое внимание уделено морскому транспорту. В документе отмечается, что по состоянию на 2020 г. в Российской Федерации осуществляли деятельность 67 морских портов, расположенных в пяти морских бассейнах.

Пропускная способность морских портов Российской Федерации по состоянию на конец 2019 г. составляла 1147 млн тонн в год, по состоянию на конец 2020 г. — 1224 млн тонн в год. По состоянию на конец 2019 г. количество морских судов под Государственным флагом Российской Федерации составило 2,7 тыс. единиц, 46 % судов имели возраст свыше 30 лет.

Доля российских внешнеторговых грузов, перевозимых судами под Государственным флагом Российской Федерации, не превысила 2 %. По состоянию на конец 2022 г. суммарный объем перевалки через морские порты Российской Федерации составил 841,5 млн тонн, из которых каботаж — 77 млн тонн, внешняя торговля (экспорт, импорт, транзит) — 764,5 млн тонн. Доля перегрузки от общего грузопотока в Азово-Черноморском бассейне составила 30,7 %, Балтийском — 30,5 %, Дальневосточном — 25,4 %, Арктическом — 12,5 % и Каспийском — 0,9 %. Объем рейдовой перевалки грузов составил 128,1 млн тонн, который распределился между Азово-Черноморским (80,7 млн тонн), Арктическим (36,4 млн тонн) и Дальневосточным (11 млн тонн) бассейнами.

Весьма важно и актуально было утверждение Указом Президента РФ Корабельного устава Военно-Морского Флота РФ. Это в полной мере соответствует современным тенденциям и является правовым ответом на агрессивные действия в отношении России на море, поскольку в настоящей военно-политической ситуации Военно-Морской Флот РФ страны находится в условиях постоянного боевого применения.

Согласно указанному документу российские корабли пользуются полным иммунитетом от юрисдикции любого иностранного государства. Любая попытка нарушения иммунитета корабля, насильственного завладения вооружением и военной техникой должна быть пресечена немедленно, вплоть до применения оружия в соответствии с законодательством Российской Федерации, если их защита иными способами и средствами невозможна (ст. 1). Корабли, базирующиеся на них плавсредства, летательные аппараты и морские робототехнические средства (подводные, надводные и летательные) являются федеральной собственностью. Их применение осуществляется в соответствии с общепризнанными принципами, нормами и нормативными правовыми актами Российской Федерации (ст. 2).

В целях соблюдения личным составом общепризнанных принципов и норм международного права установлены обязанности должностным лицам Военно-Морского Флота РФ по их соблюдению, определено, что в период вооруженных конфликтов, при выполнении задач по поддержанию или восстановлению международного мира и безопасности помощник командиров по правовой работе исполняет обязанности юридического советника командира соединения или корабля (ст. 95 и 176 Корабельного устава).

Следует также отметить важность обеспечения пограничной безопасности Российской Федерации на любом побережье, так как с учетом реального положения дел на государственном уровне все более пристальное внимание уделяется вопросам береговой охраны, повышению ее эффективности.

Во многом это детерминировано высокой степенью уязвимости объектов транспортной инфраструктуры. К задачам береговой охраны отнесено: обеспечение соблюдения российскими и иностранными пользователями

природных ресурсов порядка и правил ведения морских ресурсных исследований, пресечение незаконной научно-исследовательской и изыскательской деятельности; поддержание правового режима плавания и пребывания судов во внутренних морских водах и в территориальном море России; участие корабельного состава в районах несения службы в проведении поисково-спасательных операций, ликвидации последствий аварий и катастроф; проведение профилактических мероприятий, направленных на предупреждение и пресечение террористических актов на объектах морской экономической деятельности; охрана морской окружающей среды¹⁵⁹.

В Стратегии развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 г. выделяются следующие основные проблемы развития морской деятельности Российской Федерации, связанные с безопасностью: необходимость приведения систем обеспечения безопасности мореплавания Крымского полуострова в соответствие со стандартами систем обеспечения безопасности мореплавания в других регионах Российской Федерации; развитие видов обеспечения безопасности морской деятельности (недостаточный уровень навигационно-гидрографического обеспечения морской деятельности, недостаточная плотность морской береговой наблюдательной сети, неудовлетворительное качество результатов наблюдений, получаемых с действующей морской береговой гидрометеорологической сети, недостаточное развитие российских океанографических автоматических и автономных средств измерений, существенное сокращение морских экспедиционных исследований, износ и вывод из эксплуатации научно-исследовательских судов, недостаточность российской орбитальной группировки космических аппаратов); обеспечение безопасности объектов морской инфраструктуры и прилегающих к ним акваторий — недостаточный уровень оснащённости объектов морской инфраструктуры и прилегающих к ним акваторий современными отечественными техническими средствами охраны и физической защиты, в том числе с применением подводных робототехнических

¹⁵⁹ См.: Холиков И. В., Куприянович М. С. Национальные интересы Российской Федерации по поддержанию безопасности в Арктическом регионе. С. 20–31.

комплексов, для предупреждения и пресечения террористических и диверсионных действий, иных актов незаконного вмешательства в их функционирование. При этом одним из приоритетов развития морской деятельности в России является развитие морского транспорта на уровне, гарантирующем транспортную независимость и экономическую безопасность страны.

Одним из актуальных и проблемных вопросов, влияющих на обеспечение национальной безопасности Российской Федерации, является использование в приграничной зоне и в нейтральных водах частных военных морских компаний, вмешательство которых в сферу морской безопасности представляет серьезное испытание для общепризнанной практики и международного права. Это привело к пересмотру политики Международной морской организации относительно применения силы на море, ранее запрещавшегося для частных субъектов. Процесс применения силы на море вовлекает различные заинтересованные стороны, включая неправительственные организации, озабоченные защитой прав человека в данной сфере. Интересы правозащитников подчеркивают риск увеличения насилия и угроз безопасности при перевозке морским транспортом. Это вводит морское законодательство в сложное состояние, где необходимо удерживать баланс между безопасностью и эффективностью морских перевозок¹⁶⁰.

Следует отметить, что в Уголовном кодексе Российской Федерации¹⁶¹ (далее — УК РФ) также содержатся положения, касающиеся противоправных действий, совершаемых на морском транспорте, однако в контексте современных технологий их формулировки требуют актуализации в целях обеспечения эффективного регулирования борьбы с пиратством и другими противоправными действиями в морской сфере. В частности, в ст. 227 УК РФ, содержащей определение пиратства, а также в ст. 271 УК РФ, которая может быть применена в контексте ответственности за преступления, связанные в том числе с морским транспортом, отсутствует упоминание летательных аппаратов. Уточнение формулировок данных статей требуется также в связи с добавлением упоминания

¹⁶⁰ См.: Холиков И. В., Окоца В. А. Указ. соч. С. 147–158.

¹⁶¹ См.: Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ // Доступ из справочной правовой системы «КонсультантПлюс».

беспилотных летательных аппаратов по причине расширения их повсеместного использования в различных целях, в том числе пиратами и другими нелегальными группировками, что важно для обеспечения эффективного противодействия новым вызовам и угрозам в морской сфере.

Ведущую роль в обеспечении безопасности на морском транспорте играют Вооруженные Силы РФ (особенно Военно-Морской Флот РФ), а также органы ФСБ России (особенно Пограничная служба) и войска Национальной гвардии РФ, поскольку в их состав входят морские воинские части и подразделения, выполняющие задачи по охране и обороне объектов транспортной инфраструктуры в соответствующих акваториях.

Подводя итоги, отметим, что организация безопасности на морском транспорте требует консолидированных усилий международного сообщества прежде всего в соблюдении, выполнении и развитии норм международного права, регулирующего эту сферу социального взаимодействия. Мировой океан, моря и транспортные морские пути можно эффективно и законно использовать лишь совместно, соблюдая баланс интересов и охраняемых международным правом ценностей. Безопасность на морском транспорте — важнейшая часть обеспечения национальной безопасности Российской Федерации, поскольку огромное количество необходимых грузов доставляется лишь морскими путями¹⁶².

¹⁶² См.: *Куприянович М. С.* Обеспечение безопасности на морском транспорте: актуальные тенденции и концептуальные обобщения ее международно-правового механизма С. 59–68.

Заключение

Увеличение существующих угроз и формирование новых вызовов актуализирует проблематику международно-правового регулирования обеспечения безопасности на морском транспорте, которая становится все более значимой в глобальном контексте. Данная тенденция требует объединения усилий стран мира в противостоянии незаконным действиям, которые угрожают безопасности людей и их имущества, серьезно затрудняют морское сообщение и подрывают доверие к морской безопасности и принципам верховенства права.

Результаты проведенного исследования свидетельствуют об отсутствии единого или общепринятого определения понятия «международно-правовой механизм обеспечения безопасности на морском транспорте».

Подтверждается, что характер угроз на море и разнообразные меры по их преодолению требуют всестороннего анализа и научного понимания международно-правового регулирования обеспечения безопасности на морском транспорте.

Впервые в науке и практике целью диссертационного исследования явилось формирование нового научного знания о международно-правовом институте обеспечения безопасности на морском транспорте, а также разработка предложений по формированию системы международно-правового регулирования обеспечения безопасности на морском транспорте.

В исследовании были поставлены и успешно решены следующие исследовательские задачи: проследить генезис современного международно-правового механизма обеспечения безопасности на морском транспорте; дать авторскую трактовку понятия «международно-правовой механизм обеспечения безопасности на морском транспорте» и показать его современную специфику; обозначить перспективы основных направлений правовой политики государств мирового сообщества в условиях влияния угроз безопасности на морском транспорте; обобщить международную нормативно-правовую базу противодействия угрозам безопасности на морском транспорте и практику ведущих государств по ее реализации; выявить современные тенденции

международно-правового регулирования обеспечения безопасности на морском транспорте; раскрыть особенности международного-правового регулирования обеспечения безопасности на морском транспорте на региональном уровне (на примере Арктического региона); обосновать авторские предложения по совершенствованию правового регулирования в сфере организации обеспечения безопасности на морском транспорте.

Безусловной новизной диссертационного исследования является формирование нового научного знания о международно-правовом институте обеспечения безопасности на морском транспорте, имеющего значение для науки и практики, а также решение научной задачи по разработке предложений, направленных на формирование системы международного-правового регулирования обеспечения безопасности на морском транспорте.

Впервые в международно-правовой науке произведено комплексное исследование ключевых теоретических и практических проблем международного публично-правового регулирования обеспечения безопасности на морском транспорте.

На основании проведенного диссертационного исследования автор пришел к следующим выводам.

Эволюция процессов развития международно-правового механизма, обеспечивающего безопасность на морском транспорте, тесно связана с изменениями, происходящими в области международного морского права и практике действий государств в данной сфере. Данная взаимосвязь служит фундаментом для детального анализа и определения хронологических периодов исторического развития указанного международно-правового механизма, включая изменения в характере международно-правового регулирования отношений, связанных с обеспечением безопасности на морском транспорте на различных этапах его развития. С учетом указанного критерия исторического развития международно-правового механизма обеспечения безопасности на морском транспорте предлагается выделить три основных периода: с конца

XIX века и до принятия Конвенция ООН по морскому праву; с принятия указанной Конвенции и до начала XXI века; с 2000 г. по настоящее время.

Международно-правовой механизм обеспечения безопасности на морском транспорте представляет собой систему организационно-правовых средств, процедур и операций, направленных на согласованное взаимодействие субъектов международной деятельности на море с целью предотвращения или ограничения угроз безопасности на морском транспорте. Современный анализ показывает недостаточную эффективность данного механизма, выражающуюся в несогласованности применения нормативных актов международного и внутригосударственного уровней.

Изучение устоявшейся доктрины международного морского права показывает, что существует потребность объединения различных правовых норм в общую систему для обеспечения международной безопасности на морском транспорте, что подтверждается анализом современной практики. Право обеспечения безопасности на морском транспорте является частью международного морского права, имеет институциональные характеристики, включает материальные и процессуальные нормы, а также выполняет охранительные и регулирующие функции.

Разработка единой правовой политики в области обеспечения безопасности на морском транспорте представляет собой важный аспект современной науки международного права. Ключевой задачей разработки общей правовой политики является установление единой системы стандартов и норм, а также координация усилий государств для обеспечения безопасности на море. Этот процесс включает разработку международных соглашений, конвенций и руководящих принципов, направленных на регулирование правовых отношений в области морского транспорта и обеспечение его безопасности.

В настоящее время основным направлением в международно-правовом регулировании обеспечения безопасности на морском транспорте становится укрепление сотрудничества между государственными органами различных стран по вопросам выявления и предупреждения угроз безопасности и инцидентов,

связанных с судами в портах или сами портовые инфраструктуры. Важной задачей становится повышение эффективности мер по обеспечению безопасности портовых объектов и улучшения механизмов предотвращения инцидентов, угрожающих безопасности на море.

Изучение текущих методов обеспечения безопасности на морском транспорте на примере Арктики показало, что политическая направленность и вовлеченность организационно-правовых инструментов, предназначенных для создания единой и неделимой системы международной безопасности, приводят к недостаточной эффективности международно-правовых норм в этой области.

В целях обеспечения эффективного противодействия новым вызовам и угрозам безопасности на морском транспорте необходимо внести поправки в некоторые формулировки статей Конвенции ООН по морскому праву, касающиеся упоминания летательных аппаратов.

Полученные в рамках проведенного исследования результаты обоснованы использованием эффективных и валидных методов исследования, комплексным и системным анализом научных трудов отечественных и зарубежных ученых, а также нормативных правовых актов, в том числе принятых основными органами ООН, и универсальных и региональных международных соглашений в области безопасности, документов Международной морской организации и других важных источников — правоприменительной практики и экспертных опросов.

Подводя итоги, следует отметить, что в качестве перспектив дальнейшего исследования вопросов международно-правового регулирования обеспечения безопасности на морском транспорте можно выделить более подробное описание и классификацию угроз морской безопасности, включая новые угрозы, связанные с применением оружия массового поражения, а также распространением беспилотных систем воздушного и наземного транспорта. Аспекты соблюдения норм международного права в области морской безопасности и применения их в отечественном законодательстве также представляется важным, что требует отдельного обширного теоретико-правового и эмпирического исследований.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК**1. Международные нормативные правовые акты**

1. Устав Организации Объединенных Наций (принят в Сан-Франциско 26.06.1945) (с изм. и доп. от 20.12.1971) // Действующее международное право. — Т. 1. — М. : Моск. независимый ин-т междунар. права, 1996. — С. 7–33.
2. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (заключена в Монтего-Бее 10.12.1982) // Бюллетень международных договоров. — 1998. — № 1. — С. 3–168.
3. Конвенция 2006 года о труде в морском судоходстве (MLC 2006) // Бюллетень международных договоров. — 2014. — № 5. — С. 3–182.
4. Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства 1988 г. // Бюллетень международных договоров. — 2002. — № 1. — С. 3–12.
5. Конвенция о Международной организации морской спутниковой связи (ИНМАРСАТ) (Лондон, 3 сентября 1976 г.) // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. — Вып. XXXV. — М., 1981. — С. 305–324.
6. Конвенция о Международных правилах предупреждения столкновений судов в море 1972 г. (МППСС-72) // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. — Вып. XXXIII. — М., 1979. — С. 435–461.
7. Конвенция об открытом море (заключена в Женеве 29 апреля 1958 г.) // Ведомости ВС СССР. — 1962. — № 46. — Ст. 457.
8. Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью (CLC-69) (Брюссель, 29 ноября 1969 года) // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. — Вып. XXXI. — М., 1977. — С. 97–106.

9. Международная конвенция о грузовой марке 1966 года, измененная протоколом 1988 года к ней (КГМ-66/88) (пересмотренная в 2003 г.). — Санкт-Петербург : ЦНИИМФ, 2003. — 315 с.

10. Международная конвенция о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими 2004 года (заключена в Лондоне 13 февраля 2004 г.) // Бюллетень международных договоров. — 2017. — № 12. — С. 16–47.

11. Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года (заключена в Лондоне 7 июля 1978 г.) (с поправками) // Документ опубликован не был. Доступ из справочной правовой системы «КонсультантПлюс».

12. Международная Конвенция о поиске и спасании на море 1979 года (SAR-79) (заключена в Гамбурге 27 апреля 1979 г.) // Сборник международных договоров СССР. — Вып. XLIV. — М., 1990. — С. 225—238.

13. Международная конвенция о спасании 1989 года (SALVAGE-89) (заключена в Лондоне 26 апреля 1989 г.) // Бюллетень международных договоров. — 2001. — № 4. — С. 5–12.

14. Конвенция по защите морской среды района Балтийского моря 1992 г. // Документ опубликован не был. Доступ из справочной правовой системы «КонсультантПлюс».

15. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года (заключена в Лондоне 01.11.1974) и Протокол к ней 1978 г. // Федеральное агентство по рыболовству : сайт. — URL: https://fish.gov.ru/wp-content/uploads/2021/10/solas_1974.pdf (дата обращения: 08.09.2023).

16. Международная конвенция по предотвращению загрязнения моря нефтью 1954 г. (заключена в Лондоне 12 мая 1954 г.) // Документ опубликован не был. Доступ из справочной правовой системы «КонсультантПлюс».

17. Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. (МАРПОЛ) (Лондон, 2 ноября 1973 г.) // Доступ из справочной правовой системы «КонсультантПлюс».

18. Международный свод сигналов (МСС — 1965). — СПб. : Издательство ГУНиО, 1982. — 176 с.

19. Международный кодекс безопасности высокоскоростных судов (HSCCode) от 05.12.2000 // Документ опубликован не был. Доступ из справочной правовой системы «КонсультантПлюс».

20. Международный кодекс морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ) // Доступ из справочной правовой системы «КонсультантПлюс».

21. Международный кодекс по конструкции и оборудованию судов, перевозящих сжиженные газы грузы наливом (МКГ) от 17.06.1983 // Доступ из справочной правовой системы «КонсультантПлюс».

22. Международный кодекс по охране судов и портовых средств // АО «Кодекс» : сайт. — URL: <https://docs.cntd.ru/document/902019001?ysclid=lupw0npizp183555799> (дата обращения: 27.02.2024).

23. Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения 1993 г. (МКУБ) // Бюллетень международных договоров. — 2011 (приложение № 1, ч. 4). — С. 475–482.

24. Международный кодекс постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом (МКХ) от 17.06.1983 // Бюллетень международных договоров. — 2011 (приложение № 1, ч. 3). — С. 93–173.

25. Кодекс поведения, касающийся пресечения пиратства и вооруженного разбоя против судов в западной части Индийского океана и в Аденском заливе // Сборник документов № 8 Международной морской организации (ИМО). Пиратство и вооруженный разбой в отношении судов. — М., 2011. — 280 с.

26. Вашингтонский военно-морской договор 1922 г. // Академик : сайт. — URL: <https://dic.academic.ru/dic.nsf/ruwiki/624469> (дата обращения: 07.02.2024).

27. Договор о запрещении размещения на дне морей и океанов и в его недрах ядерного оружия и других видов оружия массового уничтожения (подписан в Москве, Лондоне, Вашингтоне 11.02.1971) // Ведомости ВС СССР. — 1972. — № 30. — Ст. 257.

28. Парижский меморандум о взаимопонимании по контролю судов государством порта 1982 г. // АО «Кодекс» : сайт. — URL: <https://docs.cntd.ru/document/420376767> (дата обращения: 25.11.2023).

29. Региональное соглашение о сотрудничестве в борьбе с пиратством и вооруженным разбоем против судов в Азии // Ministry of Foreign Affairs of Japan : site. — URL: https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/kaiyo/pdfs/kyotei_s.pdf (дата обращения: 27.02.2024).

2. Нормативные правовые акты Российской Федерации

30. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993 с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020) // Доступ из справочной правовой системы «КонсультантПлюс».

31. О военном положении : Федеральный конституционный закон от 30.01.2002 № 1-ФКЗ // СЗ РФ. — 2002. — № 5. — Ст. 375.

32. О Конституционном Суде Российской Федерации : Федеральный конституционный закон от 21.07.1994 № 1-ФКЗ // СЗ РФ. — 1994. — № 13. — Ст. 1447.

33. О внесении изменений в Федеральный конституционный закон «О Конституционном Суде Российской Федерации» : Федеральный конституционный закон от 09.11.2020 № 5-ФКЗ // СЗ РФ. — 2020. — № 46. — Ст. 7196.

34. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации : Федеральный закон от 30.04.1999 № 81-ФЗ // СЗ РФ. — 1999. — № 18. — Ст. 2207.

35. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ // Доступ из справочной правовой системы «КонсультантПлюс».

36. О совершенствовании регулирования отдельных вопросов организации и функционирования публичной власти : Закон РФ о поправке к Конституции РФ от 14.03.2020 № 1-ФКЗ // СЗ РФ. — 2020. — № 11. — Ст. 1416.

37. О безопасности : Федеральный закон от 28.12.2010 № 390-ФЗ // СЗ РФ. — 2011. — № 1. — Ст. 2.

38. О внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации и признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации : Федеральный закон от 29.12.2017 № 460-ФЗ // СЗ РФ. — 2018. — № 1 (Ч. I). — Ст. 44.

39. О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации : Федеральный закон от 31.07.1998 № 155-ФЗ // СЗ РФ. — 1998. — № 31. — Ст. 3833.

40. О войсках национальной гвардии Российской Федерации : Федеральный закон от 03.07.2016 № 226-ФЗ // СЗ РФ. — 2016. — 27 (Ч. I). — Ст. 4159.

41. О гражданской обороне : Федеральный закон от 12.02.1998 № 28-ФЗ // СЗ РФ. — 1998. — № 7. — Ст. 799.

42. О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации : Федеральный закон от 08.11.2007 № 261-ФЗ // СЗ РФ. — 2007. — № 46. — Ст. 5557.

43. О транспортной безопасности : Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ // СЗ РФ. — 2007. — № 7. — Ст. 837.

44. О транспортно-экспедиционной деятельности : Федеральный закон от 30.06.2003 № 87-ФЗ // СЗ РФ. — 2003. — № 27 (Ч. 1). — Ст. 2701.

45. О федеральной службе безопасности : Федеральный закон от 03.04.1995 № 40-ФЗ // СЗ РФ. — 1995. — № 15. — Ст. 1269.

46. Об обороне : Федеральный закон от 31.05.1996 № 61-ФЗ // СЗ РФ. — 1996. — № 23. — Ст. 2750.

47. Военная доктрина России (утвержденная Президентом РФ 25.12.2014 № Пр-2976) // Российская газета. — 2014. — 30 дек.

48. О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации : Указ Президента РФ от 02.07.2021 № 400 // СЗ РФ. — 2021. — № 27 (Ч. II). — Ст. 5351.

49. О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года : Указ Президента РФ от 26.10.2020 № 645 // СЗ РФ. — 2020. — № 44. — Ст. 6970.

50. Об утверждении Морской доктрины Российской Федерации : Указ Президента РФ от 31.07.2022 № 512 // СЗ РФ. — 2022. — № 31. — Ст. 5699.

51. Об утверждении Основ государственной политики Российской Федерации в области международной информационной безопасности : Указ Президента РФ от 12.04.2021 № 213 // СЗ РФ. — 2021. — № 16 (Ч. I). — Ст. 2746.

52. Об утверждении Корабельного устава Военно-Морского Флота : Указ Президента РФ от 31.07.2022 № 511 // СЗ РФ. — 2022. — № 31. — Ст. 5698.

53. О реализации положений главы XI-2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года и Международного кодекса по охране судов и портовых средств : Постановление Правительства РФ от 03.11.2007 № 746 // СЗ РФ. — 2007. — № 46. — Ст. 5585.

54. Об утверждении Правил транспортно-экспедиционной деятельности : Постановление Правительства РФ от 08.09.2006 № 554 // СЗ РФ. — 2006. — № 37. — Ст. 3890.

55. О Стратегии развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года : распоряжения Правительства РФ от 30.08.2019 № 1930-р // СЗ РФ. — 2019. — № 35. — Ст. 5013.

56. О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года : распоряжения Правительства РФ от 27.11.2021 № 3363-р // СЗ РФ. — 2021. — № 50 (Ч. IV). — Ст. 8613.

57. Об утверждении Энергетической стратегии Российской Федерации на период до 2035 года : распоряжение Правительства РФ от 09.06.2020 № 1523-р // СЗ РФ. — 2020. — № 24. — Ст. 3847.

58. Об утверждении общих правил плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним : приказ Минтранса России от 12.11.2021 № 395 // Доступ из справочной правовой системы «КонсультантПлюс».

59. Об утверждении Положения о расследовании аварий или инцидентов на море : приказ Минтранса России от 08.10.2013 № 308 // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. — 2014. — № 14.

3. Нормативные правовые акты зарубежных стран

60. Canada's Northern Strategy: Our North, Our Heritage, Our Future. — Ottawa, 2009. — 41 p.

61. Department of Defense Arctic Strategy // U.S. Department of Defense : site. — URL: https://dod.defense.gov/Portals/1/Documents/pubs/2013_Arctic_Strategy.pdf.

62. Foreign and security policy strategy // Udenrigsministeriet : site. — URL: <https://um.dk/en/-/media/websites/umen/foreign-policy/uss-2022/uss-en-web-220215-1-final-a.ashx> (дата обращения: 28.11.2023).

63. Guidance Relating to the Implementation of SOLAS Chapter XI-2 and the ISPS Code // Maritime Safety Innovation Lab LLC : сайт. — URL: <https://maritimesafetyinnovationlab.org/wp-content/uploads/2020/09/MSC-Circ-1111-Guidance-for-the-Implementation-of-SOLAS-XI-2-and-ISPS-Code-2004.pdf> (дата обращения: 12.09.2023).

64. George W. Bush, Maritime Security Policy, National Security Presidential Directive/NSPD-41. — 2004. — Dec. 21.

65. Hafnalög // Althingi : site. — URL: <https://www.althingi.is/lagas/nuna/2003061.html> (дата обращения: 11.11.2023).

66. Implementation Plan for The National Strategy for the Arctic Region // The Whitehouse : site. — URL: https://obamawhitehouse.archives.gov/sites/default/files/docs/implementation_plan_for_the_national_strategy_for_the_arctic_region_-_fi....pdf.

67. Kingdom of Denmark Strategy for the Arctic 2011–2020 (August 2011) // Udenrigsministeriet : site. — URL: <https://um.dk/en/foreign-policy/the-arctic> (дата обращения: 28.11.2023).

68. Lög // Stjornartidindi : site. — URL: <https://www.stjornartidindi.is/Advert.aspx?RecordID=84970ad3-42ba-47f5-8802-8b7ae5542274>

69. Lög um siglingavernd // Althingi : site. — URL: <https://www.althingi.is/lagas/nuna/2004050.html> (дата обращения: 24.11.2023).

70. Lög um varnir gegn mengun hafs og stranda // Althingi : site. — URL: <https://www.althingi.is/lagas/nuna/2004033.html> (дата обращения: 28.10.2023).

71. National Security Presidential Directive and Homeland Security Presidential Directive (January 9, 2009) // Federation of American Scientists : site. — URL: <https://irp.fas.org/offdocs/nspd/nspd-66.htm> (дата обращения: 28.11.2023).

72. National Strategy for the Arctic Region // The Whitehouse : site. — URL: https://obamawhitehouse.archives.gov/sites/default/files/docs/nat_arctic_strategy.pdf.

73. Norway's Arctic Strategy — between geopolitics and social development (April 2017) // Regjeringen.no : site. — URL: <https://www.regjeringen.no/contentassets/fad46f0404e14b2a9b551ca7359c1000/arctic-strategy.pdf> (дата обращения: 28.11.2023).

74. Ottawa Declaration (1996) // Arctic Council : site. — URL: https://oaarchive.arctic-council.org/bitstream/handle/11374/85/EDOCS-1752-v2-ACMMCA00_Ottawa_1996_Founding_Declaration.PDF?sequence=5&isAllowed=y (дата обращения: 28.11.2023).

75. Regaining Arctic Dominance (19 January 2021) // Verumreactor : site. — URL: https://verumreactor.ru/wp-content/uploads/2021/03/regaining_arctic_dominance_us_army_in_the_arctic_19_january_2021.pdf?ysclid=luqh1vtea7687021023 (дата обращения: 28.11.2023).

76. Reglugerð // Stjornartidindi : site. — URL: <https://www.stjornartidindi.is/Advert.aspx?RecordID=8a4b09a9-9990-48ab-b1aa-60ed39fdda31> (дата обращения: 20.11.2023).

77. Reglugerð um framkvæmd siglingaverndar // Island.is : site. — URL: <https://island.is/reglugerdir/nr/0265-2008> (дата обращения: 18.11.2023).

78. Skipalög // Stjornartidindi : site. — URL: <https://www.stjornartidindi.is/Advert.aspx?RecordID=d3dbfead-749d-4a0b-9c6b-217dcd0d48be> (дата обращения: 25.11.2023).

79. Statement on Canada's Arctic Foreign Policy // Arctic Portal Library : site. — URL: http://library.arcticportal.org/1886/1/canada_arctic_foreign_policy-eng.pdf (дата обращения: 28.11.2023).

80. Statement on Canada's Arctic foreign policy: exercising sovereignty and promoting Canada's northern strategy abroad (August 20, 2010) // UAF : site. — URL: <https://www.uaf.edu/caps/resources/policy-documents/canada-statement-on-arctic-foreign-policy.pdf> (дата обращения: 28.11.2023).

81. The Norwegian Government's High North Strategy (December 2006) // Regjeringen.no : site. — URL: <https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/ud/vedlegg/strategien.pdf> (дата обращения: 28.11.2023).

82. The United States Navy Arctic Roadmap for 2014 to 2030 (February 2014) // Public Intelligence : site. — URL: <https://info.publicintelligence.net/USNavy-ArcticRoadmap.pdf> (дата обращения: 28.11.2023).

83. The White House, National Strategy for Global Supply Chain Security. — 2012. — Jan. 23.

84. U.S. Coast Guard, Model Maritime Service Code // GlobalNET : site. — URL: https://globalnetplatform.org/system/files/diils_2019_catalog_web_final.pdf#:~:text=U.S.%20Coast%20Guard%20MODEL%20MARITIME,to%20navigation%2C%20and%20environmental%20protection (дата обращения: 28.11.2023).

85. U.S. Navy Arctic Roadmap // Public Intelligence : site. — URL: <https://info.publicintelligence.net/USNavy-ArcticRoadmap.pdf> (дата обращения: 28.11.2023).

4. Монографии, статьи, учебники, учебные пособия

86. Bye, H. National Interests and Security Policies in the Arctic Region Among Arctic States / H. Bye // Electronic Theses and Dissertations. — 2018. — 1444.

87. Frittelli, J. F. Port and maritime security: background and issues for congress / J. F. Frittelli // Congressional Research Service Reports. — 2005. — May 10. — 25 p.

88. Hillier, T. Sourcebook on Public International Law /, T. Hillier. — London : Cavendish Publishing Limited, 1998. — 883 p.

89. Klein N. Maritime security and the law of the sea. — Oxford, 2011. — 350 p.
90. Kojima, C. Piracy at sea / C. Kojima, M. Sawyer. — Springer, Heidelberg, 2013.
91. Kraska, J. International maritime security law / J. Kraska, R. Pedrozo. — Martiuns Nijhoff, 2013. — 966 p.
92. Mensah, T. A. The place of the ISPS Code in the legal international regime / T. A. Mensah // WMU J Marit Affairs. — 2004. — Vol. 3. — P. 17–30. — URL: <https://doi.org/10.1007/BF03195047>.
93. Report on the Work of the United Nations open-ended Informal consultative Process on oceans and Law of the Sea at its ninth meeting. — 2008. — July 25. — Para. 38.
94. Security in ports. ILO and IMO code of practice. — Geneva : International Labour Office ; London : International Maritime Organization, 2004. — 233 p.
95. Vesky, J. P. Port and maritime security / J. P. Vesky. — N. Y. : Nova Science Publishers, 2008. — 70 p.
96. White, B. L. Commercial ship self defense against piracy and maritime terrorism / B. L. White, K. J. Wydajewski // Oceans '02 MTS/IEEE. — 2002. — Vol. 2. — P. 1164–1171. — DOI: 10.1109/OCEANS.2002.1192131.
97. Yen-Chiang Chang. The Future of the law of the sea — bridging gaps between national, individual and common interests / Yen-Chiang Chang // The International Journal of Marine and Coastal Law. — 2019. — Vol. 34 (4). — P. 1–5.
98. Zemlin, A. Current Issues of Metro Safety Technical Regulations / A. Zemlin, I. Kholikov, I. Mamedova // Proceedings of the XIII International Scientific Conference on Architecture and Construction 2020. Lecture Notes in Civil Engineering. — Vol. 130. — Springer, Singapore, 2021. — P. 236–247. — URL: https://doi.org/10.1007/978-981-33-6208-6_24.
99. Zemlin, A. I. Problems of Ensuring Security of Transport Infrastructure Facilities / A. I. Zemlin // IOP Conference Series: Earth and Environmental Science (Vladivostok, 6–9 okt. 2020). Vladivostok, 2021. P. 042002.

100. Авхадеев, В. Р. Международное право: современные вызовы / В. Р. Авхадеев // Журнал российского права. — 2015. — № 4 (220). — С. 168–171.

101. Авхадеев, В. Р. Механизм международного сотрудничества по проблемам Арктики: развитие на современном этапе и в перспективе / В. Р. Авхадеев // Право. Журнал Высшей школы экономики. — 2018. — № 4. — С. 332–353. — DOI 10.17323/2072-8166.2018.4.332.353.

102. Авхадеев, В. Р. Многосторонние международные соглашения, регулирующие правовой режим Арктики / В. Р. Авхадеев // Журнал российского права. — 2016. — № 2 (230). — С. 135–143. — DOI 10.12737/17652.

103. Авхадеев, В. Р. Правовое регулирование освоения морских биоресурсов Арктики: нормы международного права и механизмы сотрудничества государств / В. Р. Авхадеев // Право. Журнал Высшей школы экономики. — 2020. — № 4. — С. 216–239. — DOI 10.17323/2072-8166.2020.4.216.239.

104. Авхадеев, В. Р. Противодействие пиратству: сопоставительный анализ международно-правового и государственно-правового регулирования (в соответствии с законодательством Российской Федерации) / В. Р. Авхадеев // Ученые труды Российской академии адвокатуры и нотариата. — 2012. — № 1 (24). — С. 118.

105. Авхадеев, В. Р. Роль деклараций о сотрудничестве государств в Арктике и международное право / В. Р. Авхадеев // Журнал российского права. — 2014. — № 10 (214). — С. 138–145. — DOI 10.12737/5805.

106. Авхадеев, В. Р. Российско-норвежские соглашения о делимитации морских пространств в Арктике: современные проблемы реализации и перспективы развития / В. Р. Авхадеев // Журнал зарубежного законодательства и сравнительного правоведения. — 2013. — № 2 (39). — С. 279–286.

107. Авхадеев, В. Р. Соотношение международно-правового статуса Антарктики и концепции общего наследия человечества / В. Р. Авхадеев // Туризм: право и экономика. — 2006. — № 5. — С. 41–44.

108. Азнагулова, Г. М. Конституционализация международного права в свете современных международных отношений / Г. М. Азнагулова // Российский журнал правовых исследований. — 2018. — Т. 5, № 1 (14). — С. 141–147.

109. Азнагулова, Г. М. Реализация государственных интересов России как фактор построения сильного государства / Г. М. Азнагулова // Евразийский юридический журнал. — 2018. — № 10 (125). — С. 388–389.

110. Азнагулова, Г. М. Системный подход как методологическое основание познания рецепции права / Г. М. Азнагулова, И. Р. Мустафин // Российский журнал правовых исследований. — 2020. — Т. 7, № 3. — С. 21–29. — DOI 10.17816/RJLS50309.

111. Азнагулова, Г. М. Субстанциональная сущность международного права / Г. М. Азнагулова // Журнал российского права. — 2023. — Т. 27, № 1. — С. 138–151. — DOI 10.12737/jrp.2023.011.

112. Азнагулова, Г. М. Типология современных правовых систем / Г. М. Азнагулова // Право и государство: теория и практика. — 2014. — № 3 (111). — С. 6–11.

113. Батырь, В. А. Международное гуманитарное право и право вооруженных конфликтов: вопросы соотношения / В. А. Батырь // Право в Вооруженных Силах — Военно-правовое обозрение. — 2021. — № 12 (293). — С. 6–29.

114. Батырь, В. А. Международно-правовые режимы охраны культурных ценностей в условиях фактической ситуации вооруженного конфликта / В. А. Батырь // Lex Russica (Русский закон). — 2023. — Т. 76, № 7 (200). — С. 98–118. — DOI 10.17803/1729-5920.2023.200.7.098-118.

115. Батырь, В. А. Новые вызовы XXI века в сфере развития средств вооруженной борьбы / В. А. Батырь // Евразийский юридический журнал. — 2014. — № 2 (69). — С. 76–81.

116. Батырь, В. А. Новый международно-правовой формат вооруженных конфликтов XXI века (по событиям в Южной Осетии и Абхазии) / В. А. Батырь //

Электронный научный журнал Проблемы безопасности. — 2008. — № 1 (1). — С. 3–4.

117. Батырь, В. А. Сбалансированный современный особый международно-правовой статус Каспийского моря / В. А. Батырь // *Lex Russica (Русский закон)*. — 2019. — № 9 (154). — С. 51–62. — DOI 10.17803/1729-5920.2019.154.9.051-062.

118. Беляков, В. Г. Принцип экснациональности в действиях государств по ограничению и контролю торгового мореплавания в мирное время, вне вооруженного конфликта / В. Г. Беляков, А. М. Скрынник // *Северо-Кавказский юридический вестник*. — 2012. — № 2. — С. 21–24.

119. Богатырев, В. В. Имперская идеология как основа безопасности Российской Федерации / В. В. Богатырев // *Вестник Владимирского юридического института*. — 2022. — № 2 (63). — С. 99–104.

120. Богатырев, В. В. Международно-правовая включенность Российской Федерации в международный договорный процесс как фактор обеспечения юридической безопасности государств / В. В. Богатырев, Р. А. Каламкарян // *Вестник Московского университета МВД России*. — 2018. — № 3. — С. 159–162.

121. Богатырев, В. В. Право международной безопасности : учебник / В. В. Богатырев, Р. А. Каламкарян. — М. : ООО «Русайнс», 2022. — 252 с.

122. Богатырев, В. В. Правовой менталитет как основная проблема правовой глобализации / В. В. Богатырев // *Вестник Владимирского юридического института*. — 2006. — № 1 (1). — С. 183–186.

123. Богатырев, В. В. Роль и место стран – лидеров цивилизационного процесса в развитии права / В. В. Богатырев, Н. А. Лукьянова // *Вестник Владимирского юридического института*. — 2010. — № 2 (15). — С. 177–182.

124. Варфоломеев, А. А. Современное морское пиратство и действующее международное право / А. А. Варфоломеев // *Международная жизнь*. — 2015. — № 4. — С. 150–162.

125. Васильев, С. А. Международно-правовые меры обеспечения безопасности судоходства / С. А. Васильев // *Московский журнал*

международного права. — 2021. — № 1. — С. 81–88. — DOI 10.24833/0869-0049-2021-1-81-88.

126. Вылегжанин, А. Н. Консультативные совещания неарктических государств по статусу Арктики / А. Н. Вылегжанин, Е. В. Киенко // Вестник Санкт-Петербургского университета. Право. — 2021. — Т. 12, № 2. — С. 296–318. — DOI 10.21638/spbu14.2021.204.

127. Вылегжанин, А. Н. Международно-правовой режим искусственных островов и иных стационарных конструкций в море / А. Н. Вылегжанин, К. В. Крымская // Московский журнал международного права. — 2018. — № 2. — С. 42–57. — DOI 10.24833/0869-0049-2018-2-42-57.

128. Вылегжанин, А. Н. Международно-правовые вопросы установления морских охраняемых районов / А. Н. Вылегжанин, Э. Ф. Пушкарева // Московский журнал международного права. — 2019. — № 3. — С. 22–46. — DOI 10.24833/0869-0049-2019-3-22-46.

129. Вылегжанин, А. Н. Международный обычай как основной источник международного права / А. Н. Вылегжанин, Р. А. Каламкарян // Государство и право. — 2012. — № 6. — С. 78–89.

130. Вылегжанин, А. Н. Правовой режим Берингова пролива / А. Н. Вылегжанин, И. П. Дудыкина, Е. В. Норкина // Государство и право. — 2016. — № 8. — С. 62–71.

131. Вылегжанин, А. Н. Северный морской путь: к решению политико-правовых проблем / А. Н. Вылегжанин, В. П. Назаров, И. В. Буник // Вестник Российской академии наук. — 2020. — Т. 90, № 12. — С. 1105–1118. — DOI 10.31857/S0869587320120270.

132. Гаврилов, С. О. Право в точке бифуркации: обсуждение концептуального исследования военных проблем международного права (Дискуссия в формате «круглого стола» по материалам гл. 6 «Военные проблемы международного права» Т. III монографии «Военное право») / С. О. Гаврилов, И. Н. Глебов, С. Г. Чукин [и др.] // Государство и право. — 2022. — № 12. — С. 59–67.

133. Гуцуляк, В. Н. Актуальные проблемы Российского морского права, его современное состояние и тенденции развития / В. Н. Гуцуляк // Государство и право. — 2017. — № 9. — С. 74–92.

134. Гуцуляк, В. Н. Виды чартеров в международном торговом судоходстве / В. Н. Гуцуляк // Труды Института государства и права Российской академии наук. — 2019. — Т. 14, № 4. — С. 108–130. — DOI 10.35427/2073-4522-2019-14-4-gutsulyak.

135. Гуцуляк, В. Н. Международное морское право (публичное и частное) : учеб. пособие для студентов вузов / В. Н. Гуцуляк. — Ростов н/Д : Феникс, 2006. — 410 с.

136. Гуцуляк, В. Н. Международный трибунал ООН по морскому праву — новое международное судебное учреждение / В. Н. Гуцуляк, А. Л. Колодкин // Транспортное право. — 2006. — № 1. — С. 13–16.

137. Гуцуляк, В. Н. Морское право, как конвенционная учебная дисциплина / В. Н. Гуцуляк // Транспортное право и безопасность. — 2020. — № 2 (34). — С. 37–54.

138. Гуцуляк, В. Н. Правовые проблемы эксплуатации морских судов без экипажей / В. Н. Гуцуляк, В. В. Ключев // Государство и право. — 2021. — № 10. — С. 163–172. — DOI 10.31857/S102694520017270-8.

139. Гуцуляк, В. Н. Прозелитные нормы в российском и международном морском праве / В. Н. Гуцуляк // Транспортное право и безопасность. — 2021. — № 3 (39). — С. 32–48.

140. Гуцуляк, В. Н. Российское и международное морское право (публичное и частное) / В. Н. Гуцуляк. — М. : Граница, 2017. — 448 с.

141. Дамаскин, О. В. Актуальные вопросы правового обеспечения вооруженной борьбы в условиях современных стратегических и политических реалий / О. В. Дамаскин, И. В. Холиков // Военное право. — 2019. — № 3 (55). — С. 21–28.

142. Дамаскин, О. В. Современные проблемы международного гуманитарного права / О. В. Дамаскин, И. В. Холиков // Современное право. — 2017. — № 5. — С. 104–111.

143. Дамаскин, О. В. Транснациональная организованная преступность: проблемы международной и национальной безопасности / О. В. Дамаскин. — М., 2019. — 344 с.

144. Действующее международное право : учеб. пособие : в 3 т. / сост. Ю. М. Колосов и Э. С. Кривчикова. — Т. 3. — М., 1999. — 824 с.

145. Ермаков, С. М. Трансформация НАТО после Лиссабонского саммита 2010 г.: от обороны территории к защите всеобщего достояния / С. М. Ермаков // Проблемы национальной стратегии. — 2011. — № 4 (9). — С. 107–128.

146. Жудро, И. С. Арктика: устойчивое развитие региона и обеспечение национальной безопасности / И. С. Жудро, Т. В. Редникова // Государство и право. — 2022. — № 3. — С. 127–137. — DOI 10.31857/S102694520019210-2.

147. Жудро, И. С. К проблеме международноправовой квалификации морских пространств Северного Ледовитого океана / И. С. Жудро // Вестник военного права. — 2018. — № 4. — С. 82–89.

148. Жудро, И. С. Международно-правовой режим Северного Ледовитого океана в условиях глобализации. Вероятные риски и угрозы национальной безопасности Российской Федерации в Арктике / И. С. Жудро // Армия и общество. — 2015. — № 1. — С. 7–13.

149. Жудро, И. С. Международные правовые инструменты реализации Стратегии национальной безопасности Российской Федерации В арктическом секторе / И. С. Жудро // Вестник военного права. — 2016. — № 2. — С. 7–14.

150. Жудро, И. С. Правовой режим Арктики в условиях глобализации / И. С. Жудро // Морской сборник. — 2015. — № 4 (2017). — С. 44–50.

151. Жудро, И. С. Проблемы международно-правового режима Арктики / И. С. Жудро // Арктические ведомости. — 2019. — № 2 (27). — С. 66–69.

152. Забуруннов, А. Т. Морская безопасность на региональном уровне как аспект национальной безопасности / А. Т. Забуруннов, А. А. Забуруннов // Наука

и образование: хозяйство и экономика; предпринимательство; право и управление. — 2016. — № 1 (68). — С. 134–138.

153. Землин, А. И. Актуальные аспекты обеспечения правовыми средствами национальной безопасности Российской Федерации в Арктике / А. И. Землин, В. В. Ханько, И. А. Алексеев // Вестник военного права. — 2023. — № 1. — С. 75–83.

154. Землин, А. И. Актуальные вопросы военной деятельности государства: правовое измерение / А. И. Землин // Военное право. — 2022. — № 6 (76). — С. 233–237.

155. Землин, А. И. Актуальные организационно-правовые вопросы непрерывного профессионального образования сил обеспечения транспортной безопасности / А. И. Землин // Образование и право. — 2020. — № 9. — С. 399–408. — DOI 10.24411/2076-1503-2020-10963.

156. Землин, А. И. Правовые вопросы обеспечения национальной безопасности Российской Федерации в Арктике / А. И. Землин, Г. В. Иванов, В. В. Ханько // Военное право. — 2023. — № 2 (78). — С. 9–14.

157. Землин, А. И. Проблемные вопросы правового регулирования отношений, связанных с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств / А. И. Землин // Журнал российского права. — 2022. — Т. 26, № 12. — С. 58–69. — DOI 10.12737/jrl.2022.128.

158. Золотухин, И. Н. Морское пиратство в Юго-Восточной Азии: региональное измерение проблемы / И. Н. Золотухин // Ойкумена. Регионоведческие исследования. — 2016. — № 4 (39). — С. 140–157.

159. Иваненко, В. С. Мир, безопасность и международное право: взгляд в будущее / В. С. Иваненко, А. Л. Колодкин, Н. М. Кропачев // Известия высших учебных заведений. Правоведение. — 2003. — № 5 (250). — С. 14–18.

160. Иваненко, В. С. Преподавание международного гуманитарного права в вузах России: осмысление состояния, проблем и перспектив / В. С. Иваненко // Российский ежегодник международного права. — 2018. — № 5. — С. 138–152.

161. Каламкарян, Р. А. Концепция господства права в современном международном праве / Р. А. Каламкарян // Государство и право. — 2003. — № 6. — С. 50–57.

162. Каламкарян, Р. А. Международная нормативная система как институционально-правовая составляющая современного миропорядка / Р. А. Каламкарян, Ю. И. Мигачев // Государство и право. — 2015. — № 6. — С. 62–70.

163. Каламкарян, Р. А. Международное право как регулятор современных международно-правовых отношений / Р. А. Каламкарян, Ю. И. Мигачев // Государство и право. — 2013. — № 11. — С. 46–59.

164. Каламкарян, Р. А. Россия в рамках международного сотрудничества в борьбе с преступностью / Р. А. Каламкарян // Гражданин и право. — 2011. — № 2. — С. 3–15.

165. Каламкарян, Р. А. Россия как добросовестный участник системы международных правоотношений / Р. А. Каламкарян // Гражданин и право. — 2010. — № 12. — С. 13–24.

166. Капустин, А. Я. Действие международного права в национальной правовой системе: в поиске лучшего понимания / А. Я. Капустин, И. П. Журавлева // Московский журнал международного права. — 2020. — № 1. — С. 26–43. — DOI 10.24833/0869-0049-2020-1-26-43.

167. Капустин, А. Я. Конституция и международное право: новая модель взаимодействия / А. Я. Капустин, С. Б. Бальхаева // Lex Russica (Русский закон). — 2022. — Т. 75, № 4 (185). — С. 117–127. — DOI 10.17803/1729-5920.2022.185.4.117-127.

168. Капустин, А. Я. От фрагментации к комплексному регулированию. Право и освоение нефтегазовых ресурсов российской Арктики и континентального шельфа / А. Я. Капустин // Деловой журнал Neftegaz.RU. — 2020. — № 5 (101). — С. 20–25.

169. Князева, Н. А. Использование военно-морских сил по борьбе с морским пиратством / Н. А. Князева, Е. А. Князева // Национальная безопасность / Nota Bene. — 2019. — № 4. — С. 1–10. — DOI 10.7256/2454-0668.2019.4.30387.

170. Князева, Н. А. Международный суд по делам о морском пиратстве: проблемы создания и функционирования / Н. А. Князева // Азиатско-Тихоокеанский регион: экономика, политика, право. — 2020. — № 4. — С. 128–137. — DOI <https://doi.org/10.24866/1813-3274/2020-4/128-137>.

171. Коваль, В. Н. К проблеме обеспечения безопасности на море: азиатский регион / В. Н. Коваль, С. В. Очкуренко, С. А. Васильев // Московский журнал международного права. — 2022. — № 4. — С. 56–67. — DOI 10.24833/0869-0049-2022-4-56-67.

172. Коваль, В. Н. Подводные исследования военных объектов: проблемы правовой регламентации / В. Н. Коваль // Обеспечение прав и свобод человека в современном мире : материалы XI науч.-практ. конф. : в 4 ч. (Москва, 22 ноября 2016 г.). — Ч. 2. — М. : ООО «Проспект», 2017. — С. 327–330.

173. Ковлер, А. И. «Возьмемся за руки, друзья...» Предисловие к декларации Сан-Хосе / А. И. Ковлер // Международное правосудие. — 2018. — № 4 (28). — С. 55–57. — DOI 10.21128/2226-2059-2018-4-55-57.

174. Ковлер, А. И. Критерии справедливого судебного разбирательства: международные стандарты и их имплементация в национальном правосудии / А. И. Ковлер // Журнал зарубежного законодательства и сравнительного правоведения. — 2017. — № 1 (62). — С. 21–25. — DOI 10.12737/24282.

175. Ковлер, А. И. Органы международного правосудия в интеграционных системах современного мира / А. И. Ковлер, Е. А. Фокин, В. С. Черенкова // Международное правосудие. — 2019. — № 2 (30). — С. 44–61. — DOI 10.21128/2226-2059-2019-2-44-61.

176. Ковлер, А. И. Правовые ценности в фокусе сравнительного правоведения (обзор IX Международного конгресса сравнительного правоведения) / А. И. Ковлер, Ю. Э. Ибрагимова // Журнал зарубежного

законодательства и сравнительного правоведения. — 2020. — № 1 (80). — С. 27–40.

177. Ковлер, А. И. Эволютивное толкование европейской конвенции по правам человека: возможности и пределы. Европейский суд по правам человека как субъект толкования права / А. И. Ковлер // Журнал зарубежного законодательства и сравнительного правоведения. — 2016. — № 3 (58). — С. 92–100. — DOI 10.12737/20582.

178. Колодкин, А. Л. Мировой океан. Международно-правовой режим. Основные проблемы / А. Л. Колодкин, В. Н. Гуцуляк, Ю. В. Боброва. — М. : СТАТУТ, 2007. — 637 с.

179. Колодкин, А. Л. Морское пиратство: новые вызовы и угрозы / А. Л. Колодкин, В. Н. Гуцуляк // Новые вызовы и международное право. — М. : Институт государства и права РАН, 2010. — С. 125–139.

180. Колодкин, А. Л. Незаконный оборот наркотических средств и психотропных веществ на море / А. Л. Колодкин, В. Н. Гуцуляк, Ю. В. Боброва // Наркоконтроль. — 2009. — № 1. — С. 21–25.

181. Крикунов, А. В. Современный морской терроризм / А. В. Крикунов // Военный дипломат. — 2008. — № 2. — С. 139–142.

182. Куприянович, М. С. Влияние экономического освоения Арктики на экологическую безопасность региона: правовой аспект / М. С. Куприянович // Правовое обеспечение транспортной политики и безопасности на транспорте: опыт, проблемы и перспективы : сб. науч. тр. по результатам научных мероприятий, организованных кафедрой «Транспортное право» в рамках подготовки и проведения недели науки в Юридическом институте РУТ (МИИТ) (Москва, 25 мая — 3 июня 2022 г.). — М. : ООО «Русайнс», 2022. — С. 203–211.

183. Куприянович, М. С. Международно-правовая классификация преступлений на морском транспорте / М. С. Куприянович // Судебная власть. Право. Образование : материалы науч.-практ. конф. (к 25-летию со дня образования Российского государственного университета правосудия)

(Хабаровск, 26 мая 2023 г.) / отв. ред. К. А. Волков. — Хабаровск : Тихоокеанский государственный университет, 2023. — С. 75–78.

184. Куприянович М. С. Международно-правовые вопросы и проблемы имплементации в сфере обеспечения безопасности на морском транспорте: обзорно-конструктивные тезисы / М. С. Куприянович // Международное право. — 2024. — № 1. — С. 12–28.

185. Куприянович, М. С. Международный Кодекс по охране судов и портовых средств: анализ современных стандартов безопасности на морском транспорте / М. С. Куприянович // Государство и право России в современном мире : сб. докладов XXII Междунар. науч.-практ. конф. МГЮУ имени О. Е. Кутафина (МГЮА). XXIII Междунар. науч.-практ. конф. юрид. ф-та МГУ имени М. В. Ломоносова (Москва, 23–25 ноября 2022 г.). — Ч. 3. — М. : МГЮУ имени О. Е. Кутафина (МГЮА), 2023. — С. 355–358.

186. Куприянович, М. С. Обеспечение безопасности на морском транспорте: актуальные тенденции и концептуальные обобщения ее международно-правового механизма / М. С. Куприянович // Международное право. — 2023. — № 4. — С. 59–68.

187. Куприянович, М. С. Роль и место Международного кодекса по охране судов и портовых средств в международно-правовом механизме обеспечения безопасности на морском транспорте / М. С. Куприянович // Мир транспорта. — 2023. — Т. 21. № 5 (108). — С. 142–148. — DOI: <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2023-21-5-17>.

188. Лесная, Е. В. Понятие и механизм разрешения международных морских споров / Е. В. Лесная // E-Scio. — 2022. — № 6 (69). — С. 475–479.

189. Марочкин, С. Ю. Международное право : учебник / С. Ю. Марочкин, В. С. Иваненко, В. С. Верещетин. — 4-е изд. — М. : Норма, 2014. — 576 с.

190. Малько, А. В. Правовая политика: актуальные проблемы исследования / А. В. Малько // Труды Института государства и права Российской академии наук. — 2011. — № 4. — С. 57–81

191. Куприянович, М. С. Технологические императивы и право (обзор XII Международного конгресса сравнительного правоведения) / М. С. Куприянович, А. М. Беялова, Ю. Э. Ибрагимов, А. А. Пушкина [и др.] // Журнал зарубежного законодательства и сравнительного правоведения. — 2023. — Т. 19, № 1. — С. 93–106. — DOI 10.12737/jzsp.2023.010.

192. Международное морское право: публичное и частное : учебник / С. А. Васильев, А. А. Воробьев, Е. С. Иващенко [и др.]. — М. : КноРус, 2023. — 412 с.

193. Международное сотрудничество в Арктике: проблемы безопасности и развития / под ред. А. В. Загорского, А. И. Никитина. — М. : РАПН : РОССПЭН, 2013. — 99 с.

194. Михайлова, Л. В. Основные виды и способы совершения преступлений на объектах морского транспорта (по материалам ОВД Дальневосточного федерального округа) / Л. В. Михайлова // Юридическая наука и правоохранительная практика. — 2014. — № 1 (27). — С. 108–115

195. Михеева, Д. А. Международно-правовая база борьбы с морским пиратством / Д. А. Михеева // Правовая культура. — 2014. — № 4. — С. 65–68.

196. Перелехова, Т. С. Проблемы правового регулирования морского терроризма на территории СМП / Т. С. Перелехова // Океанский менеджмент. — 2022. — № 2 (16). — С. 23–27.

197. Пивоваров, А. Н. К вопросу о концепции транспортной безопасности акватории морского порта / А. Н. Пивоваров // Эксплуатация морского транспорта. — 2010. — № 1 (59). — С. 36–39.

198. Правовые и организационные аспекты противодействия терроризму на транспорте: учеб. для вузов / А.И. Землин [и др.]. — М., 2020. — 156 с.

199. Преступность XXI века. Приоритетные направления противодействия : монография / под общ. ред. А. Н. Савенкова. — М., 2020. — С. 431–459.

200. Преступность XXI века. Приоритетные направления противодействия: монография / под общ. ред. А. Н. Савенкова. — М., 2020. — С. 431–459.

201. Сенотрусов, А. А. Особенности законодательства России и международного морского законодательства в сфере борьбы с морским пиратством /

А. А. Сенотрусов, А. С. Тарасов // Актуальные проблемы экономики и управления. — 2023. — № 1 (12). — С. 435–443. — DOI 10.52899/978-5-88303-660-5_435.

202. Скрынник, А. М. Административный контроль и надзор за обеспечением транспортной (морской) безопасности в морских портах / А. М. Скрынник // Административное право и процесс. — 2012. — № 2. — С. 58–63.

203. Скрынник, А. М. Военно-морская подготовка в мореходных училищах малого и дальнего плавания Российской империи и средних мореходных училищах СССР: историко-правовой аспект / А. М. Скрынник // Военное право. — 2021. — № 2 (66). — С. 93–107.

204. Скрынник, А. М. Государственное управление в сфере обеспечения морской безопасности в России / А. М. Скрынник // Северо-Кавказский юридический вестник. — 2009. — № 3. — С. 77–84.

205. Скрынник, А. М. Государственный надзор за исполнением законодательства о морской безопасности, безопасности мореплавания и судоходства на внутренних водных путях / А. М. Скрынник // Транспортное право. — 2008. — № 3. — С. 43–46.

206. Скрынник, А. М. К вопросу о безопасности в области торгового мореплавания Российской Федерации / А. М. Скрынник // Национальная безопасность / Nota bene. — 2011. — № 6 (17). — С. 28–34.

207. Скрынник, А. М. Международный и национальный контроль (надзор) в сфере обеспечения безопасности морского судоходства. Проблемы правового регулирования / А. М. Скрынник // Актуальные проблемы российского права. — 2012. — № 2 (23). — С. 258–266.

208. Скрынник, А. М. Правовой и содержательный анализ понятий «судно» и «военный корабль» применительно к обеспечению транспортной (морской) безопасности / А. М. Скрынник // Северо-Кавказский юридический вестник. — 2012. — № 1. — С. 38–48.

209. Скрынник, А. М. Система государственного контроля и надзора в сфере обеспечения транспортной (морской) безопасности / А. М. Скрынник // Транспортное право. — 2010. — № 3. — С. 20–26.

210. Скрынник, А. М. Система морского транспортного образования в Российской империи и СССР: краткий историко-правовой аспект / А. М. Скрынник // Океанский менеджмент. — 2020. — № 3 (8). — С. 38–45.

211. Скрынник, А. М. Транспортная (морская) безопасность в системе национальной и международной безопасности. Правовое регулирование / А. М. Скрынник // Северо-Кавказский юридический вестник. — 2011. — № 2. — С. 17–23.

212. Старцун, В. Н. Частные военные компании: международный опыт и перспективы правового регулирования в Российской Федерации / В. Н. Старцун. — М. : Военный университет, 2016. — 209 с.

213. Стахов, А. И. Административно-публичное обеспечение безопасности в Российской Федерации / А. И. Стахов ; науч. ред. Б. В. Россинский. — М. : Закон и право, 2006. — 199 с.

214. Судовладельцам и капитанам. Вып. 7 : International ship and port facility security (ISPS) code / пер. В. П. Стрелков и др. — СПб. : ЗАО ЦНИИМФ, 2003. — 279 с.

215. Годоров, А. А. Оценка вызовов в Арктике, связанных с преступной деятельностью на море // Мировая экономика и международные отношения. — 2019. — Т. 63, № 9. — С. 104–111. — DOI 10.20542/0131-2227-2019-63-9-104-111.

216. Толстых, В. Л. Государство в историческом и международно-правовом контексте / В. Л. Толстых // Московский журнал международного права. — 2017. — № 2 (106). — С. 18–28.

217. Толстых, В. Л. Кризис международного права: диагноз / В. Л. Толстых // Закон. — 2022. — № 12. — С. 122–133. — DOI 10.37239/0869-4400-2022-19-12-122-133.

218. Толстых, В. Л. Морской арбитраж против морского права (анализ решений по делам Arctic Sunrise, о Южно-Китайском море и спору между

Хорватией и Словенией) / В. Л. Толстых // Московский журнал международного права. — 2019. — № 3. — С. 128–140. — DOI 10.24833/0869-0049-2019-3-128-140.

219. Толстых, В. Л. Правовой режим Каспийского моря по Конвенции 2018 г. и интересы прикаспийских государств / В. Л. Толстых // Российский юридический журнал. — 2020. — № 1 (130). — С. 9–19.

220. Усов, А. В. Изучение обеспечения морской безопасности Дальневосточного бассейна России по документам Российского государственного исторического архива Дальнего Востока (1860–1917-е гг.) / А. В. Усов // Клио. — 2020. — № 5 (161). — С. 73–79.

221. Федорова, Е. А. Морской транспорт как место совершения преступления и проблемы профилактики преступных деяний / Е. А. Федорова // Наука и общество — 2021 : материалы Междунар. науч. конф. — М., 2021. — С. 325–332.

222. Францкевич, М. С. Вопросы регламентации безопасности мореплавания в рамках международного права / М. С. Францкевич // Журнал зарубежного законодательства и сравнительного правоведения. — 2021. — Т. 17, № 2. — С. 150–156. — DOI 10.12737/jflcl.2021.024.

223. Францкевич, М. С. Права и свободы человека и гражданина в Конституции РФ 1993 г. и в Основном законе ФРГ 1949 г. / М. С. Францкевич // Collegium linguisticum-2018 : тезисы докладов ежегодной конференции Студенческого научного общества (Москва, 22–23 марта 2018 г.). — М. : МГЛУ, 2018. С. 320–321.

224. Францкевич, М. С. Регулирование режима Арктики в рамках международного права / М. С. Францкевич // Collegium linguisticum-2020 : тезисы ежегодной конференции Студенческого научного общества (Москва, 19–20 марта 2020 г.). — М. : МГЛУ, 2020. — С. 332–333.

225. Францкевич, М. С. Экономическая безопасность России: реальное состояние и прогноз / М. С. Францкевич // Collegium linguisticum-2018 : тезисы докладов ежегодной конференции Студенческого научного общества (Москва, 22–23 марта 2018 г.). — М. : МГЛУ, 2018. — С. 321.

226. Хабриева Т. Я. Технологические революции и их проекция в праве / Т. Я. Хабриева // Вопросы истории. — 2022. — № 2-2. — С. 256–270. — DOI 10.31166/VoprosyIstorii202202Statyi33.

227. Хабриева, Т. Я. Арктическое право – комплексный подход к разрешению проблем развития Арктики / Т. Я. Хабриева // Российская Арктика — территория права : альманах. — Вып. 2. — М. ; Салехард : Юриспруденция, 2015. — С. 25–31.

228. Хабриева, Т. Я. Арктическое право России: гармонизация национальных и международных интересов / Т. Я. Хабриева, А. Я. Капустин // Научно-технические проблемы освоения Арктики (Москва, 16 декабря 2014 г.). — М. : ФГУП «Академический научно-издательский, производственно-полиграфический и книгораспространительский центр «Наука», 2015. — С. 111–116.

229. Хабриева, Т. Я. Конституционная реформа в России в координатах универсального и национального / Т. Я. Хабриева // Журнал зарубежного законодательства и сравнительного правоведения. — 2021. — Т. 17. — № 1. — С. 6–12

230. Хабриева, Т. Я. Конституционная реформа в России: в поисках национальной идентичности / Т. Я. Хабриева // Вестник Российской академии наук. — 2020. — Т. 90, № 5. — С. 403–414.

231. Хабриева, Т. Я. Международное право и санкции. Поиск границ допустимого / Т.Я. Хабриева, А.Я. Капустин // Вестник Российской академии наук. — 2019. — Т. 89, № 1. — С. 3–9. — DOI 10.31857/S0869-587389103-09.

232. Хабриева, Т. Я. О феномене арктического права в контексте правового развития России / Т. Я. Хабриева, А. Я. Капустин // Вестник Российской академии наук. — 2015. — Т. 85, № 5–6. — С. 472. — DOI 10.7868/S0869587315060146.

233. Хабриева, Т. Я. Правовая система Российской Федерации в условиях международной интеграции / Т. Я. Хабриева // Вестник Российской академии наук. — 2015. — Т. 85, № 3. — С. 195. — DOI 10.7868/S0869587315030068.

234. Хабриева, Т. Я. Правовые основы и интеграционные тенденции в Каспийском регионе. Каспийская пятерка: история и перспективы / Т. Я. Хабриева, Р. А. Курбанов // Журнал российского права. — 2021. — Т. 25, № 8. — С. 118–130. — DOI 10.12737/jrl.2021.103.

235. Хабриева, Т. Я. Российская Арктика — территория права / Т. Я. Хабриева. — М. : ИД «Юриспруденция», 2014. — 280 с.

236. Хабриева, Т. Я. Российская Конституция и эволюция федеративных отношений / Т. Я. Хабриева // Государство и право. — 2022. — № 2. — С. 66–76.

237. Хабриева, Т. Я. Сравнительное правоведение: итоги и перспективы / Т. Я. Хабриева, А. И. Ковлер // Журнал зарубежного законодательства и сравнительного правоведения. — 2023. — Т. 19, № 2. — С. 5–11. — DOI 10.12737/jzsp.2023.017.

238. Хабриева, Т. Я. Технологические императивы современного мира и право / Т. Я. Хабриева // Журнал зарубежного законодательства и сравнительного правоведения. — 2023. — Т. 19, № 1. — С. 5–12. — DOI 10.12737/jzsp.2023.001.

239. Холиков, И. В. Актуальные вопросы правового обеспечения сил и средств обороны и безопасности России в условиях современных вызовов и угроз / И. В. Холиков // Право в Вооруженных Силах — Военно-правовое обозрение. — 2021. — № 12 (293). — С. 116–120;

240. Холиков, И. В. Виды и международно-правовая характеристика современных военных операций на море / И. В. Холиков, А. А. Мамаев // Военное право. — 2020. — № 6 (64). — С. 242–249.

241. Холиков, И. В. Влияние арктических прибрежных государств на безопасность в регионе / И. В. Холиков, М. С. Куприянович // Право в Вооруженных Силах — Военно-правовое обозрение. — 2022. — № 6 (299). — С. 62–69.

242. Холиков, И. В. Гибридная война как многовекторная угроза национальной безопасности России в условиях кризиса системы мирового правопорядка / И. В. Холиков // Право в Вооруженных Силах — Военно-правовое обозрение. — 2022. — № 11 (304). — С. 30–38.

243. Холиков, И. В. Гуманитарная роль Российской военной медицины на международном и национальном уровнях / И. В. Холиков // Пути к миру и безопасности. — 2018. — № 1 (54). — С. 197–206. — DOI 10.20542/2307-1494-2018-1-197-206.

244. Холиков, И. В. Гуманитарно-правовое регулирование использования госпитальных судов в современных условиях / И. В. Холиков // Мир транспорта. — 2022. — Т. 20, № 5 (102). — С. 76–83. — DOI 10.30932/1992-3252-2022-20-5-9.

245. Холиков, И. В. Динамика функционирования международного права в условиях трансформации современного миропорядка: постнеклассический подход / И. В. Холиков, А. Милованович, П. Ю. Наумов // Журнал российского права. — 2022. — Т. 26, № 11. — С. 132–148. — DOI 10.12737/jrl.2022.122.

246. Холиков, И. В. Международно-правовые аспекты противодействия военным угрозам в современных условиях / И. В. Холиков // Современное право. — 2003. — № 6. — С. 27–31.

247. Холиков, И. В. Международно-правовые аспекты противодействия современным угрозам безопасности / И. В. Холиков // Материалы III Всерос. науч.-практ. конф. студентов, аспирантов и молодых ученых «Грядущим поколениям завещаем: творить добро в защиту права» (Оренбург, 22–24 марта 2017 г.). — Оренбург, 2017. — С. 5–14.

248. Холиков, И. В. Международно-правовые и военно-политические вопросы современного мироустройства / И. В. Холиков, А. И. Конуров // Вестник Академии военных наук. — 2015. — № 4(53). — С. 7–18.

249. Холиков, И. В. Международно-правовые последствия включения «войны с международным терроризмом» в перечень правомерных оснований индивидуальной и коллективной самообороны (на примере борьбы с ИГИЛ) / И. В. Холиков, К. Л. Сазонова // Военное право. — 2015. — № 3. — С. 321–339.

250. Холиков, И. В. Национальные интересы Российской Федерации по поддержанию безопасности в Арктическом регионе / И. В. Холиков, М. С. Куприянович // Транспортное право и безопасность. — 2022. — № 3 (43). — С. 20–31.

251. Холиков, И. В. Некоторые проблемные вопросы международно-правовой регламентации использования беспилотных морских систем в военных целях / И. В. Холиков // Военное право. — 2019. — № 6 (58). — С. 276–282.

252. Холиков, И. В. Организация безопасности на морском транспорте как фактор обеспечения национальной безопасности Российской Федерации / И. В. Холиков, М. С. Куприянович // Право в Вооруженных Силах — Военно-правовое обозрение. — 2024. — № 3 (320). — С. 46–54.

253. Холиков, И. В. Правовые аспекты обеспечения военной безопасности России: динамика подходов и концептуальные перспективы / И. В. Холиков // Военное право. — 2022. — № 6 (76). — С. 22–27.

254. Холиков, И. В. Правовые и организационные вопросы контроля за состоянием здоровья работников и оказания медицинской помощи пассажирам на транспорте в России / И. В. Холиков, М. В. Кленов // Мир транспорта. — 2019. — Т. 17. — № 3 (82). — С. 180–191. — DOI 10.30932/1992-3252-2019-17-3-180-191.

255. Холиков, И. В. Применение вооруженной силы частными морскими охранными компаниями: динамика границ и специфика правового регулирования в современном мире / И. В. Холиков, В. А. Окоча. // Журнал российского права. — 2020. — № 12. — С. 147–158. — DOI 10.12737/jrl.2020.154.

256. Холиков, И. В. Проблемные вопросы реализации международной ответственности международных организаций за нарушения норм международного гуманитарного права / И. В. Холиков, К. Л. Сазонова // Право в Вооруженных Силах — Военно-правовое обозрение. — 2022. — № 4 (297). — С. 102–111.

257. Холиков, И. В. Противодействие преступным посягательствам на международную морскую безопасность / И. В. Холиков // Преступность в XXI веке. Приоритетные направления противодействия / ИГиП РАН. — М. : Общество, 2020. — С. 431–459.

258. Холиков, И. В. Распространение эпидемий, пандемий и массовых заболеваний как глобальный вызов современности / И. В. Холиков // Пути к миру

и безопасности. — 2020. — № 2 (59). — С. 27–40. — DOI: 10.20542/2307-1494-2020-2-27-40.

259. Холиков, И. В. Современные тенденции международно-правового регулирования вооруженных конфликтов на море / И. В. Холиков, К. С. Лиховидов, В. Н. Плакса // Военный академический журнал. — 2019. — № 4 (24). — С. 144–149.

260. Холиков, И. В. Современные угрозы и вызовы международной морской безопасности / И. В. Холиков, М. С. Францкевич // Право в Вооруженных Силах — Военно-правовое обозрение. — 2021. — № 6 (287). — С. 66–76.

261. Холиков, И. В. Теоретико-правовая характеристика современных глобальных вызовов и угроз в сфере здравоохранения / И. В. Холиков // Актуальные проблемы государства и права. — 2022. — Т. 6, № 4(24). — С. 547–555. — DOI 10.20310/2587-9340-2022-6-4-547-555.

262. Холиков, И. В. Ценности и смыслы главного судебного акта XX века: аксиологические концепты книги А. Н. Савенкова «Нюрнберг: Приговор во имя Мира» (Материалы дискуссии) / И. В. Холиков, В. М. Большакова, П. Ю. Наумов, Р. В. Зелепукин // Государство и право. — 2022. — № 10. — С. 51–62. — DOI 10.31857/S1026945200217887.

263. Эриашвили, Н. Д. Целостность системы современного международного права как основа универсальной международной безопасности / Н. Д. Эриашвили, В. В. Богатырев, Р. А. Каламкарян // Закон и право. — 2021. — № 6. — С. 146–150. — DOI 10.24412/2073-3313-2021-6-146-150.

5. Диссертации по теме исследования

264. Алиев, Ш. М. Правовые последствия начала и окончания вооруженных конфликтов : дис. ... канд. юрид. наук / Ш. М. Алиев. — М., 2021. — 230 с.

265. Банис, П. А. Присвоение ответственности в современном международном праве : дис. ... канд. юрид. наук / П. А. Банис. — М., 2021. — 189 с.

266. Боброва, Ю. В. Международно-правовые проблемы судоходства в открытом море : дис. ... канд. юрид. наук / Ю. В. Боброва. — М., 2005. — 223 с.

267. Валеев, Д. М. Международно-правовые основы сотрудничества по борьбе с транснациональной организованной преступностью : дис. ... канд. юрид. наук / Д. М. Валеев. — Казань, 2016. — 227 с.

268. Вербицкий, В. В. Правовое регулирование обеспечения экологической безопасности Российской Федерации : дис. ... канд. юрид. наук / В. В. Вербицкий. — М., 1999. — 164 с.

269. Григорян, П. А. Международно-правовой режим авиационной безопасности : дис. ... канд. юрид. наук / П. А. Григорян. — М., 2018. — 172 с.

270. Губанов, А. И. Правовые вопросы делимитации континентального шельфа в Арктике : дис. ... канд. юрид. наук / И. И. Губанов. — М., 2013. — 350 с.

271. Гуцуляк, В. Н. Международно-правовые проблемы современного торгового мореплавания : дис. ... д-ра юрид. наук / В. Н. Гуцуляк. — М., 1999. — 331 с.

272. Жудро, И. С. Международно-правовое обоснование границ арктического шельфа Российской Федерации : дис. ... д-ра юрид. наук / И. С. Жудро. — М., 2020. — 493 с.

273. Журавлева, И. П. Англо-американские международно-правовые доктрины о современном статусе Арктики : дис. ... д-ра юрид. наук / И. П. Журавлева. — М., 2019. — 517 с.

274. Забуруннов, А. Т. Морская безопасность как фактор национальной безопасности: На материале Юга России : дис. ... канд. юрид. наук / А. Т. Забуруннов. — Ростов н/Д, 2005. — 140 с.

275. Зайцева, Т. А. Международно-правовые проблемы уголовного преследования морских пиратов : дис. ... канд. юрид. наук / Т. А. Зайцева. — М., 2018. — 250 с.

276. Ёео Фуньяхана. Международное право об охране человеческой жизни на море : дис. ... канд. юрид. наук / Ёео Фуньяхана. — М., 2017. — 204 с.

277. Кац, Е. С. Международно-правовые проблемы обеспечения безопасности морского промысла : дис. ... канд. юрид. наук / Е. С. Кац. — М., 2007. — 214 с.

278. Киенко, Е. В. Международно-правовая позиция КНР в отношении режима Северного Ледовитого океана : дис. ... канд. юрид. наук / Е. В. Киенко. — М., 2019. — 187 с.

279. Князева, Е. А. Угон и захват судна воздушного или водного транспорта: уголовно-правовое и криминологическое исследование : дис. ... канд. юрид. наук / Е. А. Князева. — Владивосток, 2013. — 215 с.

280. Королькова, Е. Е. Международно-правовое регулирование деятельности частных военных и охранных компаний: дис. ... канд. юрид. наук / Е. Е. Королькова. — М., 2020. — 217 с.

281. Крымская, К. В. Современный международно-правовой режим искусственных островов, установок и сооружений на континентальном шельфе : дис. ... канд. юрид. наук / К. В. Крымская. — М., 2021. — 203 с.

282. Кукар, А. А. Правовые основы национальной безопасности Российской Федерации в прибрежных морских пространствах : дис. ... канд. юрид. наук / А. А. Кукар. — М., 2004. — 188 с.

283. Лабусть, Д. А. Правовой статус Комиссии по границам континентального шельфа : дис. ... канд. юрид. наук / Д. А. Лабусть Дарья Антоновна. — М., 2018. — 278 с.

284. Лавлинская, А. Н. Международно-правовые проблемы борьбы с морским пиратством : дис. ... канд. юрид. наук / А. Н. Лавлинская. — М., 2011. — 209 с.

285. Лобанов, С. А. Международная уголовная ответственность за военные преступления : дис. ... канд. юрид. наук / С. А. Лобанов. — М., 2018. — 495 с.

286. Маймистова, И. В. Международно-правовые проблемы защиты от пиратства на море : дис. ... канд. юрид. наук / И. В. Маймистова. — Санкт-Петербург, 2012. — 202 с.

287. Михеев, В. Л. Международно-правовое обеспечение борьбы с незаконными актами против безопасности морского судоходства : дис. ... канд. юрид. наук / В. Л. Михеев. — Санкт-Петербург, 2003. — 196 с.

288. Михеев, В. Л. Преступность на море как криминологическая проблема / В. Л. Михеев. // Проблемы экономики и юридической практики. — 2012. — № 3. — С. 100–104.

289. Орлова, Е. С. Конкуренция юрисдикций международных судебных органов при рассмотрении международных морских споров : дис. ... канд. юрид. наук / Е. С. Орлова. — М., 2020. — 230 с.

290. Поляков, С. А. Международно-правовые обязательства государства по обеспечению международной безопасности и их имплементация в российской правовой системе : дис. ... канд. юрид. наук / С. А. Поляков. — Казань, 2021. — 184 с.

291. Соколова, Е. Л. Институт исторических вод в современном международном праве : дис. ... канд. юрид. наук / Е. Л. Соколова. — М., 2015. — 149 с.

292. Стоянова, Р. С. Правовое регулирование международных морских перевозок грузов : дис. ... канд. юрид. наук / Р. С. Стоянова. — Саратов, 2000. — 169 с.

293. Тодоров, А. А. Уголовно-правовая характеристика пиратства по российскому и зарубежному законодательству : дис. ... канд. юрид. наук / А. А. Тодоров. — М., 2012. — 164 с.

294. Цао Липин. Международные публично-правовые проблемы регулирования морских перевозок грузов : дис. ... канд. юрид. наук / Цао Липин. — М., 2011. — 212 с.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1

АНКЕТА

**опроса лиц (экспертов), обеспечивающих безопасность на морском транспорте
(Минтранса России, МИД России, Минобороны России, Пограничной службы ФСБ
России, Росгвардии, МЧС России)**

Участнику опроса предлагается ответить на несколько вопросов анкеты в целях выяснения достаточности правовых норм и проблемных вопросов международного правового регулирования обеспечения безопасности на морском транспорте. При ответе на заданные вопросы необходимо тщательно изучить их формулировки. Время на ответы вопросы анкеты не ограничено. Обращаем внимание, что анкета анонимна.

На каждый вопрос выберите один вариант ответа, который наиболее соответствует Вашему мнению, отметьте его любым знаком или укажите свой вариант ответа.

№ п/п	Формулировка вопроса и его смысл	Содержание полученных ответов			
		Да, необходимо	Нет	Затрудняюсь ответить	Другое, укажите
1.	Является ли актуальным вопрос изучения международных правовых механизмов обеспечения безопасности на морском транспорте?				
2.	Знакомы ли Вы с правоприменительной практикой в области обеспечения безопасности на морском транспорте?				
3.	Эффективен ли существующий международно-правовой механизм обеспечения безопасности на морском транспорте?				
4.	Необходимо ли совершенствовать существующий международно-правовой механизм обеспечения безопасности на морском транспорте?				
5.	Необходима ли концептуализация вызовов и угроз в области безопасности на морском транспорте?				
6.	Необходимо ли совершенствовать существующий международно-правовой механизм борьбы с пиратством?				
7.	Необходимо ли совершенствовать существующий международно-правовой механизм противодействия терроризму на морском транспорте?				
8.	Необходимо ли совершенствовать существующий международно-правовой механизм противодействия распространению заболеваний, представляющим опасность для окружающих?				
9.	Необходимо ли совершенствовать существующий международно-правовой				

	механизм противодействия военным угрозам на морских маршрутах?				
10.	Необходимо ли обоснование предмета и понятия права морской безопасности?				
11.	Является ли Арктический регион приоритетным в развитии системы обеспечения безопасности на морском транспорте правовыми средствами?				

Благодарим за участие в проведенном опросе!

РЕЗУЛЬТАТЫ
опроса лиц (экспертов), обеспечивающих безопасность на морском транспорте
(Минтранса России, МИД России, Минобороны России, Пограничной службы ФСБ
России, Росгвардии, МЧС России)

68 участникам опроса предлагалось ответить на несколько вопросов анкеты в целях выяснения достаточности правовых норм и проблемных вопросов международного правового регулирования обеспечения безопасности на морском транспорте. При ответе на заданные вопросы необходимо было тщательно изучить их формулировки. Время на ответы вопросы анкеты не было ограничено. Анкета является анонимной.

На каждый вопрос можно было выбрать один вариант ответа, который наиболее соответствовал мнению эксперта, отметив его любым знаком или указав свой вариант ответа в столбце «Другое, укажите».

№ п/п	Формулировка вопроса и его смысл	Содержание полученных ответов			
		Да, необходимо	Нет	Затрудняюсь ответить	Другое, укажите
1.	Является ли актуальным вопрос изучения международных правовых механизмов обеспечения безопасности на морском транспорте?	66	1	1	
2.	Знакомы ли Вы с правоприменительной практикой в области обеспечения безопасности на морском транспорте?	30	24	14	
3.	Эффективен ли существующий международно-правовой механизм обеспечения безопасности на морском транспорте?	30	29	9	
4.	Необходимо ли совершенствовать существующий международно-правовой механизм обеспечения безопасности на морском транспорте?	55	1	5	7 экспертов указали, что сейчас это почти невозможно
5.	Необходима ли концептуализация вызовов и угроз в области безопасности на морском транспорте?	57	5	6	
6.	Необходимо ли совершенствовать существующий международно-правовой механизм борьбы с пиратством?	50	7	6	5 экспертов указали, что сейчас это сложно
7.	Необходимо ли совершенствовать существующий международно-правовой механизм противодействия терроризму на морском транспорте?	68	Нет	Нет	18 экспертов дополнительно указали, что сейчас это почти невозможно
8.	Необходимо ли совершенствовать существующий международно-правовой механизм противодействия распространению заболеваний, представляющим опасность для окружающих?	45	15	2	6 экспертов указали, что сейчас это почти невозможно

9.	Необходимо ли совершенствовать существующий международно-правовой механизм противодействия военным угрозам на морских маршрутах?	48	4		16 экспертов указали, что сейчас это почти невозможно
10.	Необходимо ли обоснование предмета и понятия права морской безопасности?	68	Нет	Нет	-
11.	Является ли Арктический регион приоритетным в развитии системы обеспечения безопасности на морском транспорте правовыми средствами?	63	Нет	5	-

Уважаемый участник анкетирования!

Вашему вниманию представляется анкета-опросник профессорско-преподавательского состава образовательных организаций высшего образования Российской Федерации, осуществляющих обучение в сфере транспорта, политологии или международного права

Вам предлагается ответить на несколько вопросов анкеты для познания международно-правового механизма обеспечения безопасности на морском транспорте. Просьба отвечать на заданные вопросы, внимательно изучив их формулировки. Время на опрос не ограничено. Анкета анонимна.

На каждый вопрос выберите один вариант ответа, который наиболее соответствует Вашему мнению, выделив или подчеркнув его. Ответ на последний вопрос анкеты необходимо дать своими словами.

1. Относите ли Вы к профессорско-преподавательскому составу, осуществляющему обучение в сфере транспорта, политологии или международного права?

- а) да, отношусь;
- б) нет, не отношусь;
- в) мой статус мне не известен.

2. Являются ли в настоящее время актуальными вопросы изучения международно-правового регулирования обеспечения безопасности на морском транспорте?

- а) да, актуальны;
- б) нет, не актуально;
- в) затрудняюсь ответить.

3. Необходимо ли в настоящее время совершенствовать международное правовое регулирование обеспечения безопасности на морском транспорте?

- а) да, актуальны;
- б) нет, не актуально;
- в) затрудняюсь ответить.

4. Возникало ли у Вас желание подробнее исследовать организацию обеспечения международной безопасности на морском транспорте?

- а) да, возникали;
- б) нет, не возникали;
- в) затрудняюсь ответить.

5. Какие из современных угроз наиболее негативно влияют на обеспечение безопасности на морском транспорте?

- а) пиратство;
- б) терроризм;
- в) незаконные действия других государств;
- г) военные угрозы;
- д) угрозы в сфере общественного здравоохранения;
- е) распространение оружия массового поражения;
- ж) все перечисленные случаи или напишите, что конкретно _____

6. Что, по Вашему мнению, входит в предмет права морской безопасности, напишите _____

_____?

7. Что, по Вашему мнению, относится к методу права морской безопасности, напишите _____

_____?

8. Каким международным организациям в настоящее время принадлежит ведущая роль в обеспечении безопасности на морском транспорте, напишите _____

_____?

9. Есть ли необходимость в современной оценке влияния организации международной морской безопасности на национальную безопасность России?

- а) да, имеется;
- б) нет, не возникали;
- в) затрудняюсь ответить.

10. Как, по Вашему мнению, следует совершенствовать обеспечение безопасности на морском транспорте (напишите своими словами)? _____

Благодарим за участие в исследовании и за Ваши ответы!