Основные направления изменений в международно-правовой архитектуре морских перевозок в эпоху трансформации миропорядка

Пинчук Иван Андреевич
соискатель «Всероссийской академии внешней торговли Министерства экономического развития Российской Федерации» (ВАВТ Минэкономразвития России), аспирант Московского финансово-юридического университета МФЮА,
vano.pinchuk@gmail.com

Основное внимание в данной статье уделено тем изменениям, которые происходят в международно-правовой архитектуре морских перевозок на фоне трансформации глобальной международной системы. Эти изменения касаются всех режимов, сложившихся в ходе реализации Конвенции ООН по морскому праву (1982) и основополагающих международных договоров, разработанных и действующих под эгидой Международной морской организации (ИМО) в части режима морских судов и морских перевозок.
Изначально устойчивость международно-правового режима морских перевозок, как и многих других сфер отношений, обеспечивалась сбалансированным разграничением норм указанных конвенций и наделением ИМО определенной – делегированной – компетенцией. В рамках этой компетенции ИМО инициировала создание, принятие и функционирование конвенций, касающихся разных сторон морских перевозок. Для оперативного управления их применением ИМО регулярно обновляет нормативные требования, используя для этого консенсусные процедуры и механизм молчаливого принятия решений (tacit acceptance).
Однако в настоящее время устойчивость глобального международно-правового режима, основанного на связке Конвенции ООН и ИМО, нарушается и подвергается существенным изменениям, которые касаются прежде всего следующих опорных моментов: разграничения предметов регулирования; институционального обеспечения сотрудничества; контрольных механизмов, единообразия толкования конвенций; разрешение вытекающих из них споров.
Сделан вывод о том, что модель взаимодействия Конвенции ООН и ИМО уже больше не реализуется так, как было задумано; трансформация международной системы сопровождается отступлениями от изначальных норм и процедур, прямыми их нарушениями государствами- участниками.
Ключевые слова: международно-правовое регулирование; морские перевозки; UNCLOS

Введение

Мировой морской трафик исторически остается основой глобальной экономики. Однако отрасль входит в период повышенной нестабильности и структурных сдвигов. В рамках настоящего исследования ключевыми факторами изменений являются: трансформация глобального миропорядка [8, с. 33] и политической системы [4, с. 19], санкционная политика стран запада, геополитические кризисы и строгие требования экологического перехода [6, с. 131–151]. Это влияние проявляется не столько в пересмотре текстов международных соглашений, сколько в изменении реальной практики их применения. Усиливается конкуренция юрисдикций. Растет роль односторонних ограничительных мер и различных «надстроек» регулирования. Все чаще используются экономические инструменты давления: доступ к рынкам, портовые практики и комплаенс-режимы. Например, с 1 января 2024 г. выбросы CO2CO2 крупных судов, заходящих в порты Европейской экономической зоны, включены в систему торговли квотами Европейского союза — независимо от флага судна, то есть регулирование фактически “привязано” к маршруту и порту. При этом давление на связку Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (далее – Конвенция 1982 г.) и Международной морской организации (далее – ИМО) проявляется не в пересмотре текста Конвенции, а в практике **применения и исполнения.** Фрагментация стала устойчивой практикой, а регуляторный акцент смещается от нормотворчества к контролю исполнения и взаимному признанию стандартов [10, с. 95–102]. Актуальность исследования напрямую связана с уязвимостью этой модели. Её устойчивость зависит, во-первых, от того, насколько согласованы универсальные принципы и быстро меняющиеся технические требования. Во-вторых, — от добросовестности, с которой государства исполняют (имплементируют) взятые на себя обязанности. Под «направлениями изменений» в статье понимаются изменения в условиях функционирования архитектуры и перераспределение веса ее элементов (отсылочность Конвенции 1982 г., процедурная динамика ИМО, общепринятые международные правила, механизмы исполнения/соблюдения).

Цель — показать, за счет каких элементов обеспечивается целостность (когерентность) универсального режима регулирования морских перевозок в модели Конвенция 1982 г.–ИМО и в чем заключаются ее структурные уязвимости.

1.1. Усиление отсылочных механизмов Конвенции 1982 г. как направление эволюции универсального режима.

Исторически международное регулирование морских перевозок сформировалось как двухуровневая система. Первый уровень — это общие правовые договоры, задающие рамки. Второй — гибкие технические правила, которые эти рамки наполняют. В совокупности они образуют комплекс принципов и норм, определяющих отношения между субъектами международного права в морской сфере [2, с. 24]. Он обеспечивается синергией Конвенции 1982 г. и деятельностью ИМО.

Конвенция 1982 г. выполняет роль конституционной хартии мирового океана. Участие в ней подавляющего

большинства государств (свыше 170), обеспечивает её универсальный характер и глобальное признание установленных правил.

Она отличается ярко выраженным отсылочным характером. Вместо того чтобы прописывать все детали, Конвенция прямо делегирует разработку конкретных стандартов «компетентным международным организациям», и здесь ведущая роль принадлежит ИМО. Благодаря такой конструкции система регулирования остаётся актуальной, даже когда базовый текст конвенции не меняется.

1.2 Процедурная динамика ИМО.

ИМО действует как специализированный технический регулятор, превращая общие принципы Конвенции 1982 года в работающие на практике правила. Среди них есть как обязательные конвенции: СОЛАС (безопасность мореплавания), МАРПОЛ (защита окружающей среды), так и рекомендательные: Кодекс по управлению безопасностью (МКУБ), Кодекс опасных грузов (ММОГ). Процедуры ИМО, основанные на принципе консенсуса в профильных комитетах, призваны обеспечивать учёт интересов различных государств, судоходного бизнеса и экспертного сообщества. Обязательные инструменты ИМО приобретают юридическую силу после ратификации государствами-членами, формируя единое нормативное поле, а рекомендательные требования служат ориентиром для совершенствования национальных законодательств. Стремительные технологические изменения и ужесточение экологических требований [9, с. 160] делают скорость, с которой ИМО реагирует, критически важным фактором. Это помогает удерживать единый уровень требований, когда государства и региональные объединения продвигают собственные решения. Тем самым процедура молчаливого принятия выступает не только техническим, но и институциональным инструментом удержания синхронизации режима.

1.3 Формула “общепринятых международных правил и стандартов” как механизм интеграции обновлений

Связующим звеном между статичной правовой рамкой и динамичным техническим нормотворчеством выступает формула «общепринятых международных правил и стандартов» (Generally Accepted International Rules and Standards — GAIRAS). Эта концепция позволяет интегрировать постоянно обновляемые отраслевые нормы в стабильную правовую рамку конвенции.

Нормативная опора этого механизма заложена в самой Конвенции 1982 г.: она связывает национальные меры государств с данной формулой (например: мирный проход - ст. 21(2), загрязнения с судов - 211(2), 211(5) и атмосферы - 212(3)), а также использует близкую формулу «generally accepted international regulations, procedures and practices» при описании правил поведения государства флага (ст. 94(5)). Ссылка на такие правила позволяет “подтянуть” обновляемые условия ИМО к договорной рамке UNCLOS без пересмотра самой Конвенции. На практике это выражается в том, что государство флага и государство порта оценивают исполнение обязанностей через призму общепринятых международных правил. Эта синергия изначально была задумана как механизм, позволяющий системе адаптироваться к новым вызовам, сохраняя правовую определенность и универсальность.

1.4 Исходная модель обеспечения международной законности в этой системе

В терминах глобальной нормативной системы обеспечивающий эффект базовой модели проявляется как поддержание когерентности (согласованности) международно-правового регулирования за счёт связки универсальных принципов и технических стандартов, принимаемых и реализуемых через институциональные процедуры [5, с. 72-78].

Работоспособность всей системы обеспечивают три взаимосвязанных элемента, которые призваны обеспечивать стабильность, предсказуемость и единообразие регулирования.

1. Принцип суверенного равенства чёткое распределение юрисдикции [3, с. 307]. Конвенция реализует этот принцип через «зональный подход», создающий чёткие рамки для разграничения прав и обязанностей государств в зависимости от географического положения. Суверенитет прибрежного государства является полным в территориальном море (ограничен лишь правом мирного прохода), функциональным — в исключительной экономической зоне (касается ресурсов и окружающей среды), и минимальным — в открытом море, где доминирует юрисдикция государства флага [7, с. 31-33]. Такое распределение разработано, чтобы предотвращать коллизии между национальными правовыми системами, балансируя суверенные интересы с общепризнанными свободами мореплавания.

2. Институционализированное межгосударственное сотрудничество через универсальные организации. Центральную роль здесь играет ИМО как платформа для трансформации политических договорённостей в конкретные регулирующие предписания. Такие процедуры, как «молчаливое принятие», ускоряют обновление норм, а система аудитов государств флага (IMO Member State Audit Scheme) создаёт многоуровневую систему обеспечения законности, основанную на взаимном контроле и отчётности. Это означает, что государства действуют добросовестно, гармонизируя своё законодательство с согласованными в ИМО требованиями (ст. 94).

3. Механизмы единообразного толкования и применения норм. Для стабильности правового режима мало просто написать правила — важно, чтобы их ещё и одинаково понимали и применяли. Конвенция предусматривает механизмы обязательного разрешения споров (Часть XV), делегируя эту функцию, в том числе, Международному трибуналу по морскому праву (МТМП) [1, с. 499]. Прецедентная практика способствует формированию общепризнанных подходов к регулированию морской деятельности. Унификация судебной практики минимизирует риски фрагментации правового пространства. Таким образом, система изначально включала в себя как политико-технические (ИМО), так и судебные (МТМП, арбитраж) инструменты для поддержания когерентности.

В практическом плане эрозия указанных опор проявляется в трёх типовых формах: (а) попытки односторонне расширять национальную юрисдикцию за пределы предусмотренной Конвенцией 1982 г. модели; (б) использование процедур и стандартов ИМО выборочно либо формально, без реального обеспечения выполнения; (в) одностороннее толкование ключевых режимов Конвенции 1982 г. и замещение процедур урегулирования споров политическими или силовыми методами. Далее приведём несколько свежих примеров, иллюстрирующих указанные тенденции:

1. Принудительный досмотр и захват танкера *MV Marinera* (флаг России) в открытом море в январе 2026 года без согласия государства флага. Данный прецендент нарушает принцип суверенного равенства в открытом море - статьи 94 Конвенции 1982 года, а также механизм единообразного толкования и применения норм: США объявили, что судно является «stateless» (не имеющим

национальности) на основании собственной интерпретации статьи 110 Конвенции 1982г. касаемо факта смены флага во время рейса. [12]

2. В 2025 году Турция опубликовала карту двух «морских парков», которые простираются за пределы турецких территориальных вод, включая участки континентального шельфа и исключительной экономической зоны, принадлежащие греческим островам (Самотраки, Лемнос, Кастелоризо). Тем самым было произведено одностороннее присвоение юрисдикции Греции. Согласно Ст. 56, 77 Конвенции 1982 г. – право островов на континентальный шельф и исключительную экономическую зону независимо от размеров и близости к материку.[3]

3. Египет в 2025 году направил в ООН вербальную ноту, в которой заявил, что турецко-ливийские меморандумы о разграничении морских зон являются «недействительными и не имеющими юридической силы», а заявленные Ливией координаты якобы полностью лежат внутри египетской ИЭЗ и континентального шельфа.[4] По сути, Египет односторонне “снял юридический эффект” с двусторонних договорённостей третьих государств и представил собственное прочтение границ как исходно правильное, не прибегая к согласованным процедурам урегулирования спора согласно части Часть XV Конвенции 1982 г.

Эти три кейса демонстрируют, как элементы исходной модели Конвенции 1982 г. — ИМО размываются в современной практике. В первом случае конкуренция юрисдикций переносится в пространство открытого моря, где общий режим предполагает приоритет государства флага, но фактически применяется принуждение без его согласия; во втором — спор о морских зонах переводится в плоскость односторонних регуляторных мер, создающих эффект фактического «закрепления» границ; в третьем — юридически сложный вопрос действительности и последствий соглашений о разграничении подменяется односторонней квалификацией третьего государства, что снижает роль согласованных процедур урегулирования и усиливает фрагментацию.

Выводы

Международно-правовое регулирование морских перевозок исторически построено как двухуровневая система: Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. задаёт общую рамку и распределяет юрисдикцию, а Международная морская организация конкретизирует эту рамку через технические требования в своих конвенциях и кодексах и через поправки к ним. Такая конструкция была рассчитана на то, что государства добросовестно внедряют согласованные правила и поддерживают многосторонние процедуры их обновления. В условиях трансформации международной системы меняются не столько тексты базовых договоров, сколько **практика их исполнения**. Во-первых, усиливается конкуренция юрисдикций и смещается реальный центр воздействия на судоходство: всё большее значение получают меры государства порта и ограничения, связанные с доступом к портам, услугам и рынкам. Во-вторых, многосторонние процедуры согласования и обновления технических требований испытывают политическое давление, а ряд решений принимается и применяется вне универсального формата. В-третьих, единообразие толкования и разрешение споров всё чаще уступают место политическим и экономическим способам принуждения. Отдельную роль играет закреплённая в Конвенции 1982 г. формула **«общепринятых международных правил и стандартов»**: она позволяет учитывать новые технические требования, вырабатываемые в ИМО, без пересмотра самой Конвенции 1982 г. Однако в текущих условиях возрастает количество ситуаций, когда государства по-разному понимают, какие именно правила считать «общепринятыми», и применяют их выборочно. В итоге фрагментация требований в морских перевозках перестаёт быть лишь возможным риском и становится устойчивой тенденцией. Ключевая уязвимость всей архитектуры состоит в том, что она зависит от добросовестного выполнения обязательств и от соблюдения многосторонних процедур, тогда как часть государств отступает от согласованных правил, а в отдельных случаях прямо нарушает их.

Литература

1. Шумилов В. М. Международное право. — Москва : Юстиция, 2020. — С. 460–468.
2. Лабин Д.К., Коваль В.Н., ред. Международное морское право: публичное и частное : учебник. Москва : КНОРУС, 2026. 412 с. (Бакалавриат и магистратура). ISBN 978-5-406-15697-1. С. 23-31.
3. Лукашук И. И. Международное право. Общая часть. — Москва : Волтерс Клувер, 2010. — С. 307–310.
4. Прогнозы развития международного экономического права и международного правопорядка в XXI веке :коллективная монография / под ред. В. М. Шумилова. — Москва : ВАВТ, 2026. — 163 с. — ISBN 978-5-9547-0241-5. — С. 6–21.
5. Шумилов В. М. Глобальная нормативная система и ее составляющие // *Государство и право*. — 2017. — № 4. — С. 72–78.
6. Обзор морского транспорта, 2025 : сохранение курса в турбулентных водах / ЮНКТАД (UNCTAD). — Нью-Йорк : Организация Объединенных Наций, 2025. — X, 154 с. — (UNCTAD/RMT/2025). — ISBN 978-92-1-154528-9. — URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2025_en.pdf (дата обращения: 04.02.2026). — С. 131–151.
7. Черчилль Р. Р., Лоу А. В. Морское право. — 3-е изд. — Манчестер : Изд-во Манчестерского университета, 1999. — 517 с.
8. Нефедов Б. И. Мировой порядок: международно-правовой аспект : монография. — Москва : Проспект, 2024. — 176 с. — ISBN 978-5-392-39592-7. С. 4–33.
9. Бекяшев Д. К., Ашуба Д. Б. Актуальные проблемы международно-правового регулирования экологической безопасности Черного моря // *Актуальные проблемы российского права*. — 2022. — № 11. — С. 160–168.

[1] Заявление МИД России в связи с силовым захватом нефтяного танкера «Маринера» // Министерство иностранных дел Российской Федерации : офиц. сайт. — 08.01.2026. — URL: https://mid.ru/ru/foreign_policy/news/2071707/ (дата обращения: 12.02.2026).

[2] Паркер Дж. A Law of the Sea Assessment of the U.S. boarding of the Bella 1 / Marinera [Электронный ресурс] / Дж. Паркер // Just Security. – 2026. – 13 Jan. – Режим доступа: https://www.justsecurity.org/128760/law-sea-assessment-boarding-bella1-marinera/ (дата обращения: 12.02.2026).

[3] Turkey announces Marine Parks in the Aegean and Eastern Mediterranean – Kastellorizo excluded, see maps [Электронный ресурс] // ProtoThema English. – 2025. – 2 Aug. – Режим доступа: https://en.protothema.gr/2025/08/02/turkey-announces-marine-parks-in-the-aegean-and-eastern-mediterranean-kastellorizo-excluded-see-maps/ (дата обращения: 12.02.2026).

[4] Letter dated 8 September 2025 from the Permanent Representative of Egypt to the United Nations addressed to the Secretary-General [Электронный ресурс] // United Nations. – 2025. – (Документ официально зарегистрирован, номер в системе ООН присваивается при распространении). – Режим доступа: https://www.un.org/depts/los/general_assembly/other_general_assembly_documents.html (дата обращения: 12.02.2026).

10. Галушко Д. В. К вопросу о влиянии фрагментации международного права на развитие интеграционных процессов // *Российский журнал правовых исследований*. — 2024. — № 3. — С. 95–102.

11. Иоселиани Т. Общепринятые международные правила, положения, процедуры и практика в соответствии с Конвенцией Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 года и обязательными документами ИМО в области безопасности мореплавания : [исслед.] / Т. Иоселиани. — 2015–2016. — С. 92–111. — URL: https://www.un.org/oceancapacity/sites/www.un.org.oceancapacity/files/tamara_2015-12-18_final.pdf (дата обращения: 05.02.2026).

Key Directions of Change in the International Legal Architecture of Maritime Transport in the period of Transformation of the World Order

Pinchuk I.A.

Russian Academy of Foreign Trade of the Ministry of Economic Development of the Russian Federation, Moscow University of Finance and Law

This article focuses on the changes taking place in the international legal architecture of maritime transport against the background of the transformation of the global international system. These changes affect the entire set of regimes that have developed in the course of implementing the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) and the core international treaties elaborated and operating under the auspices of the International Maritime Organization (IMO) with respect to the legal regime of ships and maritime transport.

Originally, the stability of the international legal regime of maritime transport, as in many other areas of international relations, was ensured by a balanced allocation of regulatory matters between the relevant conventions and by granting the IMO a specific delegated competence. Within this mandate, the IMO initiated the drafting, adoption, and operation of conventions addressing various aspects of maritime transport. To ensure the timely administration of their application, the IMO regularly updates regulatory requirements through consensus-based procedures and the tacit acceptance mechanism.

At present, however, the stability of the global international legal regime based on the UNCLOS–IMO nexus is being undermined and is undergoing significant change. These developments primarily concern the following pillars: the delimitation of regulatory subject matter; the institutional framework for cooperation; compliance and oversight mechanisms; the uniform interpretation of the conventions; and the settlement of disputes arising from them.

The article concludes that the UNCLOS–IMO model of interaction is no longer being implemented as originally envisaged: the transformation of the international system is accompanied by departures from established norms and procedures, including their direct violations by participating States.

Keywords: international legal regulation; maritime transport; UNCLOS

References

1. Shumilov, V. M. *International Law*. Moscow: Yustitsiya, 2020, pp. 460–468. (In Russ.)
2. Labin, D.K. & Koval, V.N. (Eds.). (2026). *International Maritime Law: Public and Private*. Textbook. Moscow, Russia: KNORUS. 412 p. (Bachelor's and Master's Degree). ISBN 978-5-406-15697-1. Pp. 23-31.
3. Lukashuk, I. I. *International Law: General Part*. Moscow: Wolters Kluwer, 2010, pp. 71–74. (In Russ.)
4. Shumilov, V. M. (ed.) *Forecasts for the Development of International Economic Law and the International Legal Order in the 21st Century: Collective Monograph*. Moscow: Russian Academy of Foreign Trade (VAVT), 2026. 163 p. ISBN 978-5-9547-0241-5, pp. 6–21. (In Russ.)
5. Shumilov, V. M. The Global Normative System and Its Components. *Gosudarstvo i pravo* [State and Law], 2017, no. 4, pp. 72–78. (In Russ.)
6. UNCTAD. *Review of Maritime Transport 2025: Staying the Course in Turbulent Waters*. New York: United Nations, 2025. X, 154 p. (UNCTAD/RMT/2025). ISBN 978-92-1-154528-9. Available at: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2025_en.pdf (accessed: 04 Feb. 2026), pp. 131–151.
7. Churchill, R. R., Lowe, A. V. *The Law of the Sea*. 3rd ed. Manchester: Manchester University Press, 1999. 517 p.
8. Nefedov, B. I. *World Order: An International Legal Aspect: Monograph*. Moscow: Prospekt, 2024. 176 p. ISBN 978-5-392-39592-7. (In Russ.)
9. Bekyashev, D. K., Ashuba, D. B. Current Issues of International Legal Regulation of the Environmental Safety of the Black Sea. *Aktual'nye problemy rossiiskogo prava* [Actual Problems of Russian Law], 2022, no. 11, pp. 160–168. (In Russ.)
10. Galushko, D. V. On the Impact of the Fragmentation of International Law on the Development of Integration Processes. *Rossiiskii zhurnal pravovykh issledovanii* [Russian Journal of Legal Studies], 2024, no. 3, pp. 95–102. (In Russ.)
11. Ioseliani, T. *Generally Accepted International Rules, Regulations, Procedures and Practices in Accordance with the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea and Mandatory IMO Instruments in the Field of Maritime Safety: Research*. 2015–2016, pp. 92–111. Available at: https://www.un.org/oceancapacity/sites/www.un.org.oceancapacity/files/tamara_2015-12-18_final.pdf (accessed: 05 Feb. 2026). (In Russ.)