



DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2022-4-56-67>

Исследовательская статья
Поступила в редакцию: 07.09.2022
Принята к публикации: 10.11.2022

Владимир Николаевич КОВАЛЬ

Севастопольский государственный университет
Университетская ул., д. 33, Севастополь, 299053, Российская Федерация
v.n.koval@sevsu.ru
ORCID: 0000-0003-1255-920

Сергей Владимирович ОЧКУРЕНКО,

Севастопольский государственный университет
Университетская ул., д. 33, Севастополь, 299053, Российская Федерация
sevlas@list.ru
ORCID: 0000-0002-9940-3736

Станислав Александрович ВАСИЛЬЕВ

Севастопольский государственный университет
Университетская ул., д. 33, Севастополь, 299053, Российская Федерация
mnogoslov@mail.ru
ORCID: 0000-0003-2752-240X

К ПРОБЛЕМЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ: АЗИАТСКИЙ РЕГИОН

ВВЕДЕНИЕ. Современное морское право изобилует многообразием правовых актов межгосударственного уровня, однако проблемы обеспечения безопасности в данной сфере сохраняют свою актуальность. На международном уровне очень сложно установить отчетливую связь между нормами права и реально существующими правоотношениями. Для того чтобы стремиться это реализовать, необходимо постоянно анализировать реально существующую ситуацию, пытаться ее улучшить или привести в порядок с помощью юридических механизмов, на что и направлено настоящее исследование. Данная работа посвящена анализу отношений в сфере обеспечения безопасности мореплавания для осмысления возможности совершенствования международно-правовых норм. В качестве территориального охвата рассматривались межгосударственные отношения стран Азии, включая Россию, как наиболее перспективный

и интересный с научной точки зрения регион, в том числе в контексте усиления мер негативного экономического давления на Россию со стороны ряда государств Северной Америки и Европы. В сложившихся политических и экономических условиях не только доктрина обращает свое внимание на данное направление, позиционируя вектор отечественного развития в качестве евразийского, а порой и полностью азиатского.

МАТЕРИАЛЫ И МЕТОДЫ. Для подготовки настоящей работы проводился анализ международно-правовых актов, правоприменительной практики, осуществлялся мониторинг экспертных оценок по тем или иным вопросам обеспечения безопасности мореплавания в Азиатском регионе. Полученные результаты основаны на рассмотрении экономической, политической, управленческой и иной литературы помимо трудов ученых-юристов. Использовался

сравнительно-правовой метод, а также дедукция и синтез.

РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ. Предлагается рассмотреть возможность принятия дополнительных мер, направленных на расширение функционала капитана судна для обеспечения безопасности морского судоходства, в том числе для противодействия незаконным действиям на борту. На уровне внутреннего законодательства Российской Федерации и национальных законодательств других государств региона установить четкие правила определения права, применяемого на борту судна, и распространения юрисдикции соответствующего государства на отношения, возникающие на судне. При этом положения внутреннего законодательства каждого государства должны соответствовать правилам Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS) от 10 декабря 1982 года. Предоставить более широкие полномочия капитанам судов в части реализации мер по пресечению преступлений на борту судна и передачи лица, совершившего преступление, представителям зарубежных правоохранительных органов. Применительно к пиратству предлагается жесткое пресечение такой деятельности на основе внутреннего законодательства государств, принятого в рамках международного права, включая двусторонние соглашения, распространяющие свое действие на локальных территориях общих интересов соответствующих стран. Противодействие незаконному вылову биологических ресурсов предлагается организовать в основном через стимулирование легализации такого рода деятельности, стимулирования и заинтересованности рыбаков в правомерном поведении. Также предложены отдельные механизмы противодействия злоупотреблению международным правом отдельными государствами, имеющими возможность политического и экономического воздействия на других.

ОБСУЖДЕНИЕ И ВЫВОДЫ. Международное торговое мореплавание представляется весьма сложной сферой общественных отношений с большим количеством субъектов, обладающих различным правовым статусом и, соот-

ветственно, самым различным образом соотносящимися между собой. Основными угрозами осуществления указанной деятельности являются пиратство, совершение правонарушений на борту судна в отрыве от большой земли и незаконная добыча биологических ресурсов. Вылов рыбы резидентами одних государств в территориальных водах других является злободневной проблемой.

Настоящая работа рассматривает основных тенденций развития системы обеспечения безопасности международного мореплавания с разных точек зрения. В качестве объекта исследования взяты правоотношения, осуществляемые в азиатском регионе как наиболее многообразные с социальной, экономической, политической и иных точек зрения. Также страны Азии являются наиболее стремительно развивающимися, что демонстрирует новые подходы взаимоотношений между субъектами, требующие своего правового регулирования. При этом рассмотрены не только обеспечение безопасности субъектов торгового мореплавания, но и вопросы сохранения природной среды, страдающей от такого рода деятельности. В результате выработаны отдельные предложения, при условии принятия которых можно будет оптимизировать международное право, внутреннее законодательство государств, а также правоприменительную практику по вопросам обеспечения безопасности мореплавания.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: морское право, торговое мореплавание, азиатский регион; азиатские страны, межгосударственные отношения, морская безопасность, противодействие пиратству, преступность на судне, капитан корабля

ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ: Коваль В.Н., Очуренко С.В., Васильев С.А. 2022. К проблеме обеспечения безопасности на море: азиатский регион. – Московский журнал международного права. № 4. С. 56–67. DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2022-4-56-67>

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2022-4-56-67>Research article
Received 7 September 2022
Approved 10 November 2022**Vladimir N. KOVAL**

Sevastopol State University
33, ul. Universitetskaya, Sevastopol, Russian Federation, 299053
v.n.koval@sevsu.ru
ORCID: 0000-0003-1255-920

Sergey V. OCHKURENKO

Sevastopol State University
33, ul. Universitetskaya, Sevastopol, Russian Federation, 299053
sevlas@list.ru
ORCID: 0000-0002-9940-3736

Stanislav A. VASILIEV

Sevastopol State University
33, ul. Universitetskaya, Sevastopol, Russian Federation, 299053
mnogoslov@mail.ru
ORCID: 0000-0003-2752-240X

THE PROBLEM OF ENSURING MARITIME SECURITY IN THE ASIAN REGION

INTRODUCTION. *Modern maritime law is replete with a variety of legal acts of the interstate level, but the problems of ensuring security in this area remain relevant. At the international level, it is very difficult to establish a clear connection between the rules of law and actual legal relations. In order to strive to realize this, it is necessary to constantly analyze the real situation, trying to improve it or put it in order with the help of legal mechanisms, which is what this study is aimed at. This work is devoted to the analysis of relations in the field of merchant shipping from the point of view of ensuring security and stability in order to understand the possibility of improving international legal norms. As a territorial scope, interstate relations of Asian countries, including Russia, were considered as the most promising and interesting region from a scientific point of view, including in the context of increased measures of negative economic pressure on Russia from a number of states in North America and Europe. In the current political and economic conditions, not only the doctrine turns its attention to this direction, positioning the vector of domestic development as Eurasian, and sometimes completely Asian.*

MATERIALS AND METHODS. *To prepare this work, an analysis of international legal acts, law enforcement practice was carried out, and expert assessments were monitored on various issues of ensuring the safety of navigation in the Asian region. The results obtained are based on the consideration of economic, political science, management and other literature in addition to the works of legal scholars. The comparative legal method was used, as well as deduction and synthesis.*

RESEARCH RESULTS. *As a result, it is proposed to consider the possibility of taking additional measures aimed at expanding the functionality of the captain of the vessel to ensure the safety of maritime navigation, including countering illegal actions on board. At the level of the domestic legislation of the Russian Federation and the national legislations of other states of the region, establish clear rules for determining the law applicable on board a ship and extending the jurisdiction of the relevant state to relations arising on a ship. At the same time, the provisions of the domestic legislation of each state must comply with the rules of the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) of*

December 10, 1982. Grant broader powers to captains of ships in terms of implementing measures to prevent crimes on board the ship and transfer the person who committed the crime to representatives of foreign law enforcement agencies.

DISCUSSION AND CONCLUSIONS. International merchant shipping is a very complex area of public relations with a large number of entities that have different legal status and, accordingly, are related to each other in the most diverse ways. The main threats to the implementation of these activities are piracy, offenses on board a ship in isolation from the mainland, and illegal extraction of biological resources. Fishing by residents of some states in the territorial waters of others is a topical issue.

This work is devoted to the study of the main trends in the development of the system for ensuring the safety of international navigation from different points of view. As an object of research, legal relations in the Asian region are taken as the most diverse from social, economic, political and other points of view. Also, the

countries of Asia, including Russia, are among the most rapidly developing, which demands new approaches to the relationship between subjects that require their own legal regulation. As a result, separate proposals have been developed, subject to the adoption of which it will be possible to optimize law enforcement practice on ensuring the safety of navigation.

KEYWORDS: maritime law, commercial navigation, Asian region, Asian countries, interstate relations, maritime security, countering piracy, crime on the ship, ship captain

FOR CITATION: Koval V.N., Ochkurenko S.V., Vasiliev S.A. The Problem of Ensuring Maritime Security in the Asian Region. – *Moscow Journal of International Law*. 2022. No. 4. P. 56–67. DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2022-4-56-67>

The authors declare the absence of conflict of interest.

1. Введение

Важность качественного нормативно-правового регулирования торгового мореплавания обусловлена тем, что до сих пор около 90% внешнеторговых товаров перевозятся морским транспортом, который продолжает оставаться, с одной стороны, наиболее востребованным для перевозки внешнеторговых грузов [Вылегжанин 2001:9]¹, а с другой - одним из наиболее опасных среди всех существующих видов транспорта [Managing Maritime Safety...2018:1-176]. Правильное правовое регулирование обуславливает правильную правоприменительную практику [Ek, Runefors, Borell 2014:179-186], способствующую оптимизации бизнес-процессов и обеспечения безопасности самих судов и экипажей, а также окружающей природной среды, испытывающей вредное воздействие от транспортных перевозок. На фоне проявлений неэффективности международного права в угоду политическим интересам отдельных государств возникают

угрозы развития пиратства в тех бассейнах, где страны не смогут договориться о конструктивном взаимном сотрудничестве. Постоянно усложняющиеся отношения России с Японией, США и Южной Кореей, политическое противостояние на Корейском полуострове и пр. могут создать зону злоупотреблений и правонарушений в нейтральных водах пространствах с другим правовым статусом. Эта же причина может стать толчком для распространения практики незаконного вылова биологических ресурсов, которая в более отдаленных частях Азиатско-Тихоокеанского региона имеет весьма существенные масштабы.

2. Исследование

2.1. Правонарушения на борту

Нахождение судна в открытом море порождает весьма специфические правоотношения, обусловленные тем, что на протяжении длительного времени определенная группа людей находится в отрыве от всего внешнего мира,

¹ См. также: *Международное морское право: учебное пособие*. Отв. ред. С.А.Гуреев. М.: Юридическая литература. С. 227-228.

являя собой обособленную специфическую социальную среду. При этом напряженное состояние и другие причины, способные стать значимым для необычного поведения возникают, в том числе из-за постоянного шума, вибрации, сложных метеорологических условий [Тягнерев 2019:24-31]. По сути, каждый член экипажа вне зависимости от его опыта длительного пребывания в открытом море на корабле, находится в стрессовой для себя ситуации.

Морскому экипажу, как и любой другой общности, характерно девиантное поведение, выражающееся в возможности совершения преступлений. В таких, пусть и не частых ситуациях, роль правоохранительного органа выполняет капитан судна, что порождает весьма специфические правоотношения.

Немаловажное значение в области обеспечения безопасности мореплавания является организация дисциплины на судне. Многое в данном случае зависит от капитана корабля, который должен учитывать особенности каждого члена своего экипажа. Большинство таких морских команд в настоящее время являются интернациональными, что обуславливает некоторые особенности на организацию работы всего судна [Murai et al. 2017:1-5].

Большое количество проблем в плавании возникает от поведения самого экипажа, члены которого могут позволять себе осуществлять свою трудовую функцию, пренебрегая требованиями безопасности, а порой и вовсе в состоянии алкогольного опьянения [Nævestad et al. 2019:1-13]. При этом следует учитывать, что в открытом море первую медицинскую помощь пострадавшему удастся оказать далеко не всегда эффективно, а ошибки, приводящие к проблеме функционирования судна или всего экипажа, в таких ситуациях представляются катастрофичными.

Статья 69.1 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 года № 81-ФЗ² (далее – КТМ) предусматривает возможность передачи лица, совершившего преступление, представителям зарубежных правоохранительных органов. Указанным

полномочием обладает исключительно капитан судна, имеющий на то разумные основания. Данное требование обусловлено ратификацией Российской Федерацией Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства (SUA) от 10 марта 1988 года³. Исключение составляют граждане России, лица, имеющие постоянное место жительства в данной стране, а также апатриды [Гуцуляк 2017:1-448]. Такие меры представляются вполне объяснимыми, т.к. транспорт помимо всего прочего является источником повышенной опасности [Зырянов 2012:5-12], а специфика морского судна серьезным образом увеличивает общественную угрозу любых противоправных деяний в период его нахождения в плавании.

Специфичной является территория действия SUA, фактически не привязывающаяся к зоне юрисдикции государства, абстрагированная от участников международного акта, т.к. ключевое значение для ее применения имеет маршрут судна, на котором находится лицо, признанное преступником [Русинова 2011:111-121]. Несмотря на то, что судоходные маршруты в международном праве имеют весьма большое значение, как, например, Северный морской путь [Вылегжанин, Назаров, Буник 2020:1105-1118], в данном случае можно наблюдать несчастный случай, когда страна, даже не подозревающая о существовании нормативного правового документа обязана исполнять его положения. Хотя такое обстоятельство обусловлено объективной необходимостью, охватывающей глобальный масштаб, выступающий основной целью действия международного права [Солнцев 2018: 64].

При этом подробно не описана процедура в отношении тех лиц, которых иностранным правоохранительным органам выдать нельзя. Отправной точкой можно считать п. 1 ч. 3 ст. 40 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации от 18 декабря 2001 года № 174-ФЗ, которым на капитана судна возлагаются функции дознавателя относительно преступлений, совершенных на корабле⁴.

² Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ (ред. от 1 марта 2020 г.). – Собрание законодательства РФ. 1999. 3 мая. № 18. Ст. 2207.

³ Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства (SUA) от 10 марта 1988 г. – Собрание законодательства РФ. 2001. № 48. Ст. 4469.

⁴ Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации от 18 декабря 2001 г. № 174-ФЗ (ред. от 7 апреля 2020 г.). – Собрание законодательства РФ. 2001. № 52 (ч. I). Ст. 4921.

Квалификацию совершенного преступления осуществляет капитан судна, т.к. на основании ст. 27 Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS) от 10 декабря 1982 года, в стандартной ситуации на борту иностранного судна распространяется юрисдикция государства флага⁵. Хотя, по мнению Л.В. Иногамовой-Хегай, российское законодательство не в полной мере реализует данное положение [Иногамова-Хегай 2015:1-288]. Однако если его сформулировать таким образом, чтобы любые правонарушения, совершенные на борту иностранного судна угрожали интересам страны, в чьих водах оно находится, то данное правило вполне легально может быть преодолено [Глазова 2019:40-49].

Следует учитывать, что капитан морского судна в подавляющем большинстве случаев не имеет юридического образования, вряд ли подробно знаком с положениями уголовно-процессуального законодательства или международного права в данной специфической сфере [Александров 2010:31-35]. При этом капитан судна обязан быть готовым произвести неотложные следственные действия.

2.2. Проблема пиратства

Сохраняет свою актуальность в полной мере не урегулированные вопросы пиратства и использования морского судоходства для совершения террористических актов. При этом международная общественность выражает опасения относительно возможности дополнения и без того достаточно объемной Конвенции по морскому праву [Анянова 2014:1-340]. В последней и без того достаточно много норм посвящены рассматриваемому вопросу: от дублирования определения данного рода незаконной деятельности из Конвенции об открытом море 1958 года до требований к внешности военных или правоохранительных судов, которые могут совершить захват пиратского судна и соответствующее задержание правонарушителей⁶.

Вышеупомянутая Конвенция 1958 года определяет пиратство не только как разбой в открытом море из корыстных побуждений, но и умышленное содействие в эксплуатации необходимых для пиратства плавательных средств, а также подстрекательство к вышеуказанной деятельности⁷. Отсюда следует, что данный вид незаконной деятельности может использоваться с целями, не связанными напрямую с удовлетворением корыстных интересов всех его участников.

Тем не менее, отсутствует систематический подход по противодействию пиратству, который был бы закреплен в международном документе. При этом отмечается наличие возможностей у прибрежных государств активно противодействовать рассмотренному негативному явлению [Витолина 2021:30]. Тем не менее, необходимо пресекать случаи произвола, злоупотреблений и других патогенных факторов.

Актуальным в этой связи представляется положение пп. 5 п. 77 Морской доктрины Российской Федерации, утвержденной Указом Президента Российской Федерации от 31 июля 2022 года № 512, которым международное сотрудничество в борьбе с пиратством и терроризмом на море провозглашается в качестве основного направления отечественной политики⁸. Возможно, для обеспечения безопасности отечественного судоходства необходимо совершенствовать двустороннее договорное сотрудничество, максимально оптимизируя его с уже действующим законодательством. Так, ст. 227 Уголовного кодекса Российской Федерации⁹ представляется достаточной, обоснованной и перспективной с точки зрения применения вне пределов государства.

Данная проблематика является актуальной в связи с распространением незаконной деятельности сомалийских пиратов, являющихся абсолютными лидерами по объемам и даже масштабам осуществления своих противоправ-

⁵ Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS) от 10 декабря 1982 г. – *Собрание законодательства РФ*. 1997. № 48. Ст. 5493.

⁶ Там же.

⁷ Конвенции об открытом море 1958 г. – *Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами*. 1967. Вып. XXII. Ст. 1037.

⁸ Морская доктрина Российской Федерации, утвержденная Указом Президента Российской Федерации от 31 июля 2022 г. № 512. – *Собрание законодательства РФ*. 2022. № 31. Ст. 5699.

⁹ Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ (ред. от 24 сентября 2022 г.). – *Собрание законодательства РФ*. 1996. № 25. Ст. 2954.

ных деяний. До трети всех актов пиратства приходится именно на них [Галиев 2011:11-15]. Масштабность подтверждается актуальной проблемой их незаконной деятельности у берегов Азии в Индийском океане. При этом темпы роста преступности в данной сфере продолжают расти [Bruwer 2020:172-188]. Россия в данном регионе не сталкивается с такого рода проблемами в существенных масштабах, однако ослабление действенности международного права и, соответственно, совместных действий различных государств, а также возможности провокаций, злоупотреблений в силу уязвимости отдельных сфер общественных отношений, необходимо принимать упреждающие меры, договариваться с конкретными заинтересованными сторонами для создания безопасных морских территорий.

2.3. Незаконный вылов рыбы

Глобальное потепление, постоянное ухудшение экологической обстановки, в том числе в водах Мирового океана, заставляет государства договариваться о сохранении тех или иных видов биологических ресурсов. В этой связи применительно к азиатской зоне российского мореплавания представляется актуальной Конвенция о сохранении запасов анадромных видов в северной части Тихого океана от 11 февраля 1992 года¹⁰. Согласно ч. 2 ст. IV данного документа определяется специализированный район, в котором силами России, США, Японии и Канады осуществляются мероприятия, направленные на недопущение ловли нерки, кижуча, кеты, горбуши и некоторых других, привычных для отечественного рынка рыб. В развитие данного международного соглашения его участники принимают внутреннее нормативное правовое регулирование, в том числе направленное на привлечение к ответственности лиц, нарушающих установленные правила и сокращающих существующие и развивающиеся объемы указанных биоресурсов. Помимо этого, установлено, что сами страны-участницы данной конвенции поощряют принятие и введение в действие аналогичных документов в других государствах. В данном случае имеет место регламентация возможности воздействия одним государством на законодательство

другого в целом в собственных интересах, не консультируясь с другими участниками региона развития особых видов рыб. Такой подход является целесообразным с учетом распространения практики вылова биоресурсов в территориальных водах других государств. Однако внутреннее законодательство может быть самым разным, включая меры ответственности, направленные на обеспечение безопасности, что в данном случае может привести к навязыванию своей воли одного государства в отношении другого такого же суверенного, открывая возможности для глобального экономического и политического конфликта под видом борьбы за сохранение биологического многообразия Мирового океана. Условно говоря, возможно воздействие США на Южную Корею в части установления жестких наказаний за такого рода деятельность с последующим целевым преследованием российских рыбаков в регионе уже совместными усилиями, не оказывая воздействия на собственных резидентов. При этом привлеченное государство, не являясь непосредственным заинтересованным в предмете регулирования Конвенцией о сохранении запасов анадромных видов в северной части Тихого океана от 11 февраля 1992 года и даже ее участником и, тем более членом Комиссии согласно ст. VIII данного акта, сможет оказывать воздействие на другие государства, подписавшие под указанным документом. В настоящее время такого рода практика не имеет массового характера, но гипотетически описанная ситуация вполне может воплотиться в реальности на фоне современных реалий, выступая реальной угрозой интересам России.

Мерами легального воздействия на правонарушителей в данной сфере по ч. 2 ст. V Конвенции о сохранении запасов анадромных видов в северной части Тихого океана от 11 февраля 1992 года являются стандартные задержание, высадка на борт судна, наложение наказания в соответствии с внутренним законодательством государств. Вместе с тем в доктрине подчеркивается сложность применения принудительных мер правоохранительного характера в пределах конвенционального пространства [Глазова 2020:106-118] в виду общего подхода, используемого международным правовым ре-

¹⁰ О ратификации Конвенции о сохранении запасов анадромных видов в северной части Тихого океана: Постановление Верховного Совета Российской Федерации от 4 ноября 1992 г. № 3799-1. – *Ведомости СНД и ВС РФ*. 1992. № 47. Ст. 2667.

гулированием, включая положения Основных принципов применения силы и огнестрельного оружия должностными лицами по поддержанию правопорядка и различий внутреннего законодательства государств, принятых восьмым Конгрессом ООН по предупреждению преступности и обращению с правонарушителями Гавана, Куба, 27 августа — 7 сентября 1990 года¹¹.

Этот же регион охвачен действием Конвенции о сохранении запасов далеко мигрирующих рыб и управлении ими в западной и центральной частях Тихого океана от 5 сентября 2000 года, согласно нормам которой меры воздействия на правонарушителей разрабатываются в качестве определенного стандарта органами, созданными на основании ст. 7 данного международного документа.

Следует также подчеркнуть, что страны Азиатско-Тихоокеанского региона при помощи двусторонних соглашений пытаются избегать карательных мер противодействия указанной проблематике. Например, Соглашением между Правительством Российской Федерации и Правительством Японии о некоторых вопросах сотрудничества в области промысла морских ресурсов от 21 февраля 1998 года предусматривались взаимовыгодные условия, когда отечественный высший орган исполнительной власти в обмен на деньги и передовое научное оборудование позволил рыбакам другого государства выловить определенные объемы рыбы в своих территориальных водах¹². Таким образом было достигнуто не только выгодное взаимное воздействие субъектов международного права друг на друга, но и внесен существенный вклад в борьбу с браконьерством [Котенев, Глубоков, Шувалова 2008:27]. На наш взгляд, такая практика может быть расширена, т.к. позволяет достигать определенных результатов, не оказывая исключительно императивного воздействия, являясь фактически профилактической

мерой. Аналогичный подход использован в Соглашении о сотрудничестве между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Республики Корея о в области рыбного хозяйства от 16 сентября 1991 года¹³.

Существенной проблемой индонезийской правовой действительности является превышение своих полномочий правоохранительными органами, противодействующими незаконной рыбной ловле [Hanafi, Absori, Dimyati 2019:1-7]. Широкие возможности для таких злоупотреблений открывают обстоятельства, при которых фиксируются незаконные действия – в открытом море [MacCauley, Woods, Sullivan 2016:1148–1150] представители государства обладают большими возможностями воздействия на правонарушителей. Описанная ситуация усугубляется еще и тем, что на территории Индонезии фактически функционируют самостоятельные вооруженные формирования, независимые от государства, но обеспечивающие правопорядок в интересах крупного бизнеса [Koval, Vasilev, Zenin 2019:2075-2079]. Это в свою очередь не может благоприятствовать становлению истинно правового государства, вносит деструктивный вклад в развитие международно-правовых отношений. Однако в то же время представляет собой яркий сигнал насущной проблемы, которую необходимо решать. Частные вооруженные формирования являются данностью сегодняшнего дня, показывают свою эффективность в решении сложных конфликтов, но их деятельность должна быть строго подчинена нормативному правовому регулированию и действовать в интересах государства и мирового сообщества.

Вместе с тем такие меры представляются вынужденными, поскольку Индонезия географически расположена на пересечении большого количества морских путей [Suhirwan, Prakoso 2019:1-7], где сталкиваются интересы

¹¹ ООН: Основные принципы применения силы и огнестрельного оружия должностными лицами по поддержанию правопорядка и различий внутреннего законодательства государств, принятые восьмым Конгрессом ООН по предупреждению преступности и обращению с правонарушителями (Гавана, Куба, 27 августа – 7 сентября 1990 года). Доступ: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/firearms.shtml. (дата обращения: 19.09.2022).

¹² Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Японии о некоторых вопросах сотрудничества в области промысла морских ресурсов от 21 февраля 1998 г. Доступ: http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?doc_itself=&collection=1&nd=203004828&page=1&rdk=0&link_id=18#10. (дата обращения: 19.09.2022).

¹³ Соглашение о сотрудничестве между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Республики Корея о в области рыбного хозяйства от 16 сентября 1991 г. – *Сборник международных договоров СССР и РФ*. 1994. Выпуск XLVII.

бизнеса, включая теневые элементы и обыкновенную преступность. При этом в мире, и в азиатском регионе в частности, констатируется перелом рыбы, который грозит деформации существующей экосистемы [Chuaysi, Kiattisin 2020:2971–2993]. По некоторым оценкам, именно у берегов Азии добывается основная масса данного ресурса – около 50% мирового объема морепродуктов [Sumaila 2019:96–101].

Также многие ученые считают несправедливым то обстоятельство, что из-за незаконной ловли рыбы удовлетворяются интересы представителей тех государств, где такие виды не водятся [Kiruba-Sankar et al. 2019:95–109]. В то же время местные жители лишаются фактически собственных природных богатств.

Учитывая последние события на международной арене, возникает существенная угроза продовольственной безопасности большинству государств, включая страны азиатского региона. Очевидно, в среднесрочной перспективе незаконные деяния, направленные на подрыв функционирования системы продуктового снабжения будут переведены в ранг уголовно наказуемых, на фоне уже существующих юридических инструментов поддержания правопорядка в данной сфере. Поэтому необходимо принятие ряда мер, направленных на осуществление правотворческой деятельности в глобальном масштабе, дабы оградить добросовестных резидентов от вредного негативного вмешательства, обеспечив им нормальные условия работы. Также, имея в виду изменения в международных отношениях и правоприменительной практике в 2022 году необходимо делать акцент на региональное международное сотрудничество [Рензин 2022:33–40], включая двусторонние соглашения по вопросам обеспечения безопасности. Объясняется это может тем, что точно под одним договором не оставят свои подписи представители Северной и Южной Кореи, маловероятна позитивная реакция Японии на любую попытку сотрудничества со стороны России. Тем не менее, с точки зрения конструктивной системы безопасности Азиатско-Тихоокеанский регион видится в этом ключе весьма перспективным, хотя и многополярным и сложным. У России в данном направлении имеются свои интересы и возможности перспективного сотрудничества с другими странами для их более эффективной защиты.

3. Заключение

В процессе развития судоходства, правоотношений, вокруг которых оно постоянно модернизируется, следует обращать большее внимание на те проблемы, с которыми в реальности приходится сталкиваться. Вопросы обеспечения безопасности на море имеют весьма большое значение, что предполагает понимание всеми государствами существующей проблематики. Море, как известно, занимает большую часть поверхности земли и от его состояния зависит жизнь всего человечества. Поэтому государства должны оставить свои политические и иные амбиции, объединить усилия вокруг данной сферы общественной жизни. Выполнение существующих международных требований, а также модернизация данного направления общественной жизни способны оказать положительное влияние на состояние экономики, социальную среду, стабилизацию политических отношений.

В сложившихся сложных геополитических условиях, когда мир движется от глобализации к строго разграниченной регионализации, перспективным видятся двусторонние договорные источники международного права. Учитывая, что российские интересы в регионе Азиатско-Тихоокеанского региона соприкасаются с большим количеством государств, отношения с которыми строятся по-разному, а также фактическое политико-правовое состояние конфликта, в котором находятся некоторые из этих стран, необходимо вырабатывать индивидуальный подход в каждом случае. Предлагается следующая систематика. В каждом соглашении необходимо определить бассейн совместной деятельности, в котором будет распространяться юрисдикция каждого из государств. На этих территориях, не затрагивая интересы других стран, допустить действие внутреннего законодательства обеих договаривающихся сторон в тех рамках, которые и должны быть четко очерчены международным документом. При этом безопасность мореплавания должна обязательно охватывать 3 ключевых аспекта: правопорядок на борту судна, противодействие пиратству, противодействие недобросовестному вылову биоресурсов. Данное предложение не просто позволит усилить безопасность торгового и иного мореплавания, но и даст толчок дальнейшему развитию морского законодательства, а также будет способствовать укре-

плению суверенитета каждой из сторон, т.к. обозначенные договоры будут сильнее связаны с национальным законодательством, внутригосударственным правом в целом, не смотря на относительно высокую степень конкретизации положений международного права. Также надо заметить, что морское законодательство государств может стать еще более многополярным,

ориентированным на различные регионы, тенденция к чему уже ярко прослеживается в российском законодательстве, сфокусированном не только на моря Атлантики, но все более на арктический регион, на северотихоокеанский, включая опору на правовые механизмы свободного порта, территории опережающего развития и т.д.

Список литературы

1. Александров М.С. 2010. Дознание на судах, находящихся в плавании. – *Российский судья*. № 6. С. 31-35.
2. Анянова Е.С. 2014 *Международно-правовые основы противодействия преступлениям, совершаемым в мировом океане*. Калининград: БГАРФ. 340 с.
3. Витолина Е.И. 2021. Правовое регулирование противодействия пиратству на море. – *Океанский менеджмент*. № 10. С. 29-38.
4. Вылегжанин А.Н. 2001. *Морские природные ресурсы (международно-правовой режим)*. М.: Минэкономразвития. 298 с.
5. Вылегжанин А.Н., Назаров В.П., Буник И.В. 2020. Северный морской путь: к решению политико-правовых проблем. – *Вестник Российской академии наук*. Т. 90. № 12. С. 1105-1118. DOI: 10.31857/S0869587320120270
6. Галиев Р.С. 2011. Проблемы противодействия морскому пиратству и возможные пути их решения. – *Вестник Барнаульского юридического института МВД России*. № 1. С. 11-15.
7. Глазова А.П. 2020. Применение принудительных мер правоохранительного характера на море: вопросы юрисдикции. – *Московский журнал международного права*. № 4. С. 106-118. DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2020-4-106-118>
8. Глазова А.П. 2019. Принудительные меры в правоохранительной сфере в пределах морских пространств: правовая природа и проблемы применения. – *Российский юридический журнал*. № 5. С. 40-49.
9. Гуцуляк В.Н. 2017. *Российское и международное морское право (публичное и частное)*. М.: Граница. 448 с.
10. Зырянов С.М., Кузнецов В.И. 2012. Транспортная безопасность и система субъектов ее обеспечения. – *Журнал российского права*. № 12. С. 5-12.
11. Иногамова-Хегай Л.В. 2015. *Концептуальные основы конкуренции уголовно-правовых норм: монография*. М.: Норма. 288 с.
12. Котенев Б.Н., Глубоков А.И., Шувалова Т. 2008. Международно-правовая база российского рыболовства в мировом океане и современные тенденции международной политики в области рыболовства. – *Вопросы рыболовства*. Т. 9. № 1. С. 6-33.
13. Рензин О.М. 2022. Дальний Восток России и Северо-Восточная Азия: конфигурации взаимодействия. – *Власть и управление на Востоке России*. № 2. С. 33-40. DOI: 10.22394/1818-4049-2022-99-2-33-40
14. Русинова В.Н. 2011. Трибунал для сомалийских пиратов? Проблемы и перспективы уголовного преследования пиратства и вооруженного разбоя на море. – *Международное правосудие*. № 1. С. 111-121.
15. Солнцев А.М. 2018. Изменение климата: международно-правовое измерение. – *Московский журнал международного права*. № 1. С. 60-78. DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2018-1-60-78>
16. Тягнерев А.Т. [и др.]. 2019. Особенности срочной адаптации моряков строящихся и действующих кораблей при выходах в море. – *Морская медицина*. Т. 5. № 3. С. 24-31. DOI: <https://doi.org/10.22328/2413-5747-2019-5-3-24-31>
17. Bruwer C. 2019. Transnational organised crime at sea as a threat to the sustainable development goals: Taking direction from piracy and counter-piracy in the Western Indian Ocean. – *African Security Review*. Vol. 28. Issue 3-4. P. 172-188, DOI: 10.1080/10246029.2020.1728352
18. Chuaysi B., Kiattisin S. 2020. Fishing Vessels Behavior Identification for Combating IUU Fishing: Enable Traceability at Sea. – *Wireless Personal Communications*. Vol. 115. Issue 4. P. 2971–2993. DOI: <https://doi.org/10.1007/s11277-020-07200-w>
19. Ek Å., Runefors M., Borell J. 2014. *Relationships between safety culture aspects. A work process to enable interpretation*. – *Marine Policy*. Vol. 44. P. 179-186. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2013.08.024>
20. Hanafi M.A., Absori, Dimiyati K. 2019. Law enforcement for fisheries crime (illegal fishing) through a transcendental approach. – *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*. Vol. 370. P. 1-7. DOI: 10.1088/1755-1315/370/1/012070. URL: <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1755-1315/370/1/012070> (accessed 01.09.2022)
21. Kiruba-Sankar R. [et al.]. 2019. Poaching in Andaman and Nicobar coasts: insights. – *Journal of Coastal Conservation*. Vol. 23. Issue 1. P. 95-109. DOI: 10.1007/s11852-018-0640-y
22. Koval V.N., Vasilev S.A., Zenin S.S. 2019. Territory as a feature of the state in terms of modern public relations development. – *International Journal of Innovative Technology and Exploring Engineering*. Vol. 8. Issue 9. P. 2075-2079. DOI: 10.35940/ijitee.I8316.078919
23. MacCauley D.J., Woods P., Sullivan B. 2016. Ending hide and seek at sea. – *Science*. Vol. 351. Issue 6278. P. 1148–1150. DOI: 10.1126/science.aad5686
24. Murai K. [et al.]. 2017. Toward evaluation of mixed culture's team works: Case study of ship bridge simulator-based training for cadets. – *IFSA-SCIS 2017 - Joint 17th World Congress of International Fuzzy Systems Association and 9th International Conference on Soft Computing and Intelligent Systems*. P.1-5. DOI: 10.1109/IFSA-SCIS.2017.8023343.
25. Nævestad T.-O. [et al.]. 2019. Safety culture in maritime transport in Norway and Greece: Exploring national, sectorial and organizational influences on unsafe be-

- haviours and work accidents. – *Marine Policy*. Vol. 99. P. 1-13. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2018.10.001>
26. *Managing Maritime Safety*. Ed. by H.A. Oltedal and M. Lützhöft. 2018. London; New York: Routledge. 176 p.
27. Suhirwan, Prakoso L.Y. 2019. Defense strategy at sea handling of Transnational Organized Crime (TNOC) in Nunukan Indonesia's national sea border. – *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*. Vol. 339. DOI: 10.1088/1755-1315/339/1/012043. URL: <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1755-1315/339/1/012043/pdf>
28. Sumaila U.R. 2019. Comparative valuation of fisheries in Asian Large Marine Ecosystems with emphasis on the East China Sea and South China Sea LMEs. – *Deep-Sea Research Part II: Topical Studies in Oceanography*. Vol. 163. P. 96-101. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.dsr2.2018.12.008>

References

- Aleksandrov M.S. Doznanie na sudakh, nakhodyashchikhsya v plavanii [Inquiry on ships at sea.]. – *Rossiiskii sud'ya*. 2010. No. 6. P. 31-35. (In Russ.)
- Anyanova E.S. *Mezhdunarodno-pravovye osnovy protivodeistviya prestupleniyam, sovershaemym v mirovom okeane* [International legal framework for countering crimes committed in the oceans.]. Kaliningrad: BGARF Publ. 2014. 340 p. (In Russ.)
- Bruwer C. Transnational organised crime at sea as a threat to the sustainable development goals: Taking direction from piracy and counter-piracy in the Western Indian Ocean. – *African Security Review*. 2019. Vol. 28. Issue 3-4. P. 172-188, DOI: 10.1080/10246029.2020.1728352
- Chuaysi B., Kiattisin S. Fishing Vessels Behavior Identification for Combating IUU Fishing: Enable Traceability at Sea. – *Wireless Personal Communications*. 2020. Vol. 115. Issue 4. P. 2971–2993. DOI: <https://doi.org/10.1007/s11277-020-07200-w>
- Ek Å., Runefors M., Borell J. *Relationships between safety culture aspects. A work process to enable interpretation*. – *Marine Policy*. 2014. Vol. 44. P. 179-186. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2013.08.024>
- Galiev R.S. Problemy protivodeistviya morskemu piratstvu i vozmozhnye puti ikh resheniya [Problems of combating maritime piracy and possible solutions]. – *Vestnik Barnaul'skogo yuridicheskogo instituta MVD Rossii*. 2011. No. 1. P. 11-15. (In Russ.)
- Glazova A.P. *Primenenie prinuditel'nykh mer pravookhranitel'nogo kharaktera na more: voprosy yurisdiktsii* [General issues of the exercise of jurisdiction in the process of application of law enforcement measures at sea]. – *Moscow Journal of International Law*. 2020. No. 4. P. 106-118. (In Russ.). DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2020-4-106-118>
- Glazova A.P. Prinuditel'nye mery v pravookhranitel'noi sfere v predelakh morskikh prostranstv: pravovaya priroda i problemy primeneniya [Law-enforcement measures within the maritime areas: the legal nature and application problems]. – *Rossiiskii yuridicheskii zhurnal*. No. 5. P. 40-49. (In Russ.)
- Gutsulyak V.N. *Rossiiskoe i mezhdunarodnoe morskoe pravo (publichnoe i chastnoe)* [Russian and international maritime law (public and private)]. Moscow: Granitsa Publ. 2017. 448 p. (In Russ.)
- Hanafi M.A., Absori, Dimyati K. Law enforcement for fisheries crime (illegal fishing) through a transcendental approach. – *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*. 2019. Vol. 370. P. 1-7. DOI: 10.1088/1755-1315/370/1/012070. URL: <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1755-1315/370/1/012070> (accessed 01.09.2022)
- Inogamova-Khegai L.V. *Kontseptual'nye osnovy konkurentsii ugovno-pravovykh norm: monografiya* [Conceptual bases of competition of criminal law norms: a monograph]. Moscow: Norma Publ. 2015. 288 p. (In Russ.)
- Kiruba-Sankar R. [et al.]. Poaching in Andaman and Nicobar coasts: insights. – *Journal of Coastal Conservation*. 2019. Vol. 23. Issue 1. P. 95-109. DOI: 10.1007/s11852-018-0640-y
- Kotenev B.N., Glubokov A.I., Shuvalova T. *Mezhdunarodno-pravovaya baza rossiiskogo rybolovstva v mirovom okeane i sovremennye tendentsii mezhdunarodnoi politiki v oblasti rybolovstva* [The international legal framework of Russian fisheries in the world ocean and current trends in international fisheries policy]. – *Vo-prosy rybolovstva*. 2008. Vol. 9. No 1. P. 6-33. (In Russ.)
- Koval V.N., Vasilev S.A., Zenin S.S. Territory as a feature of the state in terms of modern public relations development. – *International Journal of Innovative Technology and Exploring Engineering*. 2019. Vol. 8. Issue 9. P. 2075-2079. DOI: 10.35940/ijitee.I8316.078919
- MacCauley D.J., Woods P., Sullivan B. Ending hide and seek at sea. – *Science*. 2016. Vol. 351. Issue 6278. P. 1148–1150. DOI: 10.1126/science.aad5686
- Managing Maritime Safety*. Ed. by H.A. Oltedal and M. Lützhöft. London; New York: Routledge. 2018. 176 p.
- Murai K. [et al.]. Toward evaluation of mixed culture's team works: Case study of ship bridge simulator-based training for cadets. – *IFSA-SCIS 2017 - Joint 17th World Congress of International Fuzzy Systems Association and 9th International Conference on Soft Computing and Intelligent Systems*. 2017. P.1-5. DOI: 10.1109/IFSA-SCIS.2017.8023343.
- Nævestad T.-O. [et al.]. Safety culture in maritime transport in Norway and Greece: Exploring national, sectorial and organizational influences on unsafe behaviours and work accidents. – *Marine Policy*. 2019. Vol. 99. P. 1-13. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2018.10.001>
- Renzin O.M. Dal'nii Vostok Rossii i Severo-Vostochnaya Aziya: konfiguratsii vzaimodeistviya [The Far East of Russia and the North-Eastern Asia: interaction configurations]. – *Vlast' i upravlenie na Vostoke Rossii*. 2022. No. 2. P. 33-40. (In Russ.). DOI: 10.22394/1818-4049-2022-99-2-33-40
- Rusinova V.N. Tribunal dlya somaliiskikh piratov? Problemy i perspektivy ugovnogo presledovaniya piratstva i vooruzhennogo razboya na more [Tribunal for Somali pirates? Problems and prospects of criminal prosecution of piracy and armed robbery at sea]. – *Mezhdunarodnoe pravosudie*. 2011. No. 1. P. 111-121. (In Russ.)
- Solntsev A.M. *Izmenenie klimata: mezhdunarodno-pravovoe izmerenie* [Climate Change: international legal dimension]. – *Moscow Journal of International Law*. 2018. No. 1. P. 60-78. (In Russ.). DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2018-1-60-78>
- Suhirwan, Prakoso L.Y. Defense strategy at sea handling of Transnational Organized Crime (TNOC)

- in Nunukan Indonesia's national sea border. – *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*. 2019. Vol. 339. DOI: 10.1088/1755-1315/339/1/012043. URL: <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1755-1315/339/1/012043/pdf> (accessed 01.09.2022)
23. Sumaila U.R. Comparative valuation of fisheries in Asian Large Marine Ecosystems with emphasis on the East China Sea and South China Sea LMEs. – *Deep-Sea Research Part II: Topical Studies in Oceanography*. 2019. Vol. 163. P. 96-101. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.dsr2.2018.12.008>
24. Tyagnerev A.T. [et al.]. Osobennosti strochnoi adaptatsii moryakov stroyashchikhsya i deistvuyushchikh korablei pri vykhodakh v more [Peculiarities of urgent adaptation of marine specialists of construction and active ships at marine outputs]. – *Morskaya meditsina*. 2019. Vol. 5. No. 3. P. 24-31. (In Russ.). DOI: <https://doi.org/10.22328/2413-5747-2019-5-3-24-31>
25. Vitolina E.I. Pravovoe regulirovanie protivodeistviya piratstvu na more [Legal regulation of counter piracy at sea]. – *Okeanskii menedzhment*. 2021. No. 10. P. 29-38. (In Russ.)
26. Vylegzhanin A.N. *Morskie prirodnye resursy (mezhdunarodno-pravovoi rezhim)* [Marine Natural Resources (International Legal Regime)]. Moscow: Minekonomrazvitiya. 2001. 298 p. (In Russ.)
27. Vylegzhanin A.N., Nazarov V.P., Bunik I.V. Severnyi morskoi put': k resheniyu politiko-pravovykh problem [The Northern Sea Route: to the solution of political and legal problems]. – *Vestnik Rossiiskoi akademii nauk*. 2020. Vol. 90. No. 12. P. 1105-1118. (In Russ.). DOI: 10.31857/S0869587320120270
28. Zyryanov S.M., Kuznetsov V.I. Transportnaya bezopasnost' i sistema sub"ektov ee obespecheniya [Transport security and the system of subjects of its provision]. – *Zhurnal rossiiskogo prava*. 2012. No. 12. P. 5-12. (In Russ.)

Информация об авторах

Владимир Николаевич Коваль,

доктор юридических наук, директор Юридического института, Севастопольский государственный университет

299053, Российская Федерация, Севастополь, ул. Университетская, д. 33

v.n.koval@sevsu.ru
ORCID: 0000-0003-1255-920

Сергей Владимирович Очуренко,

доктор юридических наук, доцент, заведующий кафедрой «Финансовое и налоговое право», Севастопольский государственный университет

299053, Российская Федерация, Севастополь, ул. Университетская, д. 33

sevlas@list.ru
ORCID: 0000-0002-9940-3736

Станислав Александрович Васильев,

кандидат юридических наук, доцент, заведующий кафедрой «Конституционное и административное право», Севастопольский государственный университет

299053, Российская Федерация, Севастополь, ул. Университетская, д. 33

mnogoslov@mail.ru
ORCID: 0000-0003-2752-240X

About the Authors

Vladimir N. Koval,

Doctor of Juridical Sciences, Director of Judicial Institute, Sevastopol State University

33, ul. Universitetskaya, Sevastopol, Russian Federation, 299053

v.n.koval@sevsu.ru
ORCID: 0000-0003-1255-920

Sergey V. Ochurenko,

Doctor of Juridical Sciences, Associate Professor, Head of the Department of Financial and Tax Law, Sevastopol State University

33, ul. Universitetskaya, Sevastopol, Russian Federation, 299053

sevlas@list.ru
ORCID: 0000-0002-9940-3736

Stanislav A. Vasiliev,

Cand. Sci. (Law), Associate Professor, Head of the Department of Constitutional and Administrative Law, Sevastopol State University

33, ul. Universitetskaya, Sevastopol, Russian Federation, 299053

mnogoslov@mail.ru
ORCID: 0000-0003-2752-240X