



Юрий Владимирович МИШАЛЬЧЕНКО

Северо-Западный институт управления (филиал) Российской Академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации
Средний пр-т Васильевского о-ва, 57/43, Санкт-Петербург, 199178, Российская Федерация
myv2008@mail.ru
ORCID: 0000-0002-2162-0191

Тимофей Николаевич ДОВБУШ

Санкт-Петербургский институт (филиал) федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Всероссийский государственный университет юстиции (РПА Минюста России)»
Басков пер., 16, Санкт-Петербург, 191014, Российская Федерация
dovbushtimofey@mail.ru
ORCID: 0000-0001-8676-1107

НЕКОТОРЫЕ АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ МОРСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

ВВЕДЕНИЕ. В рамках настоящей статьи рассматриваются основные проблемы, влияющие на обеспечение морской безопасности на современном этапе развития международного права. К числу таких проблем авторы относят отсутствие универсальной правовой базы, регламентирующей функционирование автономных морских судов, морской терроризм, регулирование содержания серы в судовом топливе, необходимость глобального регулирования хозяйственной деятельности в арктическом регионе.

МАТЕРИАЛЫ И МЕТОДЫ. При написании статьи использованы международно-правовые акты, национальное законодательство Российской Федерации, а также исследования российских и зарубежных авторов. Методологическую основу исследования составили общенаучные (метод логического и системного анализа, диалектический метод) и частнонаучные (историко-правовой, сравнительно-правовой) методы познания.

РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ. На основе изучения международно-правовых актов, национального законодательства Российской Федерации, современных исследований российских и зарубежных ученых авторами сделаны выводы и выдвинуты предложения по вопросам обеспечения морской безопасности в современных условиях.

ОБСУЖДЕНИЕ И ВЫВОДЫ. Авторами сделан вывод о том, что в свете развития современных технологий безэкипажного судовождения необходима проработка на международном уровне глобальных правовых актов. В рамках статьи рассмотрены основные виды автономных морских судов, выявлены проблемы, которые препятствуют эффективной эксплуатации данных судов и предложены варианты их решения. Отмечается необходимость в рамках универсальных международных актов проработать вопросы, связанные с возмещением ущерба, причиненного морским судном под

управлением систем искусственного интеллекта. Отмечается важность разработки единых глобальных правил, по которым будут функционировать системы искусственного интеллекта на морских судах. Также указывается на важность международного сотрудничества при противодействии морскому терроризму. Авторы обращают внимание на общие черты между пиратством и морским терроризмом, но указывают на разные цели при осуществлении данной противоправной деятельности. Более того, нередко сложно квалифицировать данные деяния, что создает сложности при применении международно-правовых норм. Авторы указывают, что эффективное противодействие морскому терроризму возможно только на международном уровне в рамках эффективного межгосударственного взаимодействия. Рассматривая отдельные аспекты обеспечения региональной безопасности в арктическом регионе, авторы делают вывод о необходимости выработки единых международных правил по хозяйственному освоению указанного региона. Отмечается важная роль Арктического совета в обеспечении устойчивого социально-экономического развития данного региона. Рассмотрены основные международные декларации, принятые в рамках данной организации, и их

значение для развития данного региона. Рассматриваются ограничения по содержанию серы в судовом топливе и роль данных ограничений в снижении выбросов загрязняющих веществ в атмосферу. Предлагаются различные варианты действий судовладельцев по соблюдению указанных ограничений. Отмечается необходимость использования иных видов топлива, в том числе сжиженного природного газа или (в перспективе) водородного топлива. Подчеркивается важность международного регулирования в указанной сфере.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: безэкипажные суда, морской терроризм, пиратство, международное право, международная организация, региональная безопасность, судоходство, экологические проблемы

ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ: Мишальченко Ю.В., Довбуш Т.Н. 2025. Некоторые актуальные проблемы международно-правового обеспечения морской безопасности. – *Московский журнал международного права*. № 2. С. 71–85. DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2025-2-71-85>

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

LAW OF THE SEA

DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2025-2-71-85>

Yury V. MISHALCHENKO

North-West Institute of Management (branch) Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration
57/43, Sredny Ave. Vasilyevsky Island, St. Petersburg, Russian Federation, 199178
myv2008@mail.ru
ORCID: 0000-0002-2162-0191

Timofey N. DOVBUSH

St. Petersburg Institute (branch) of the Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Education "All-Russian State University of Justice (RPA of the Ministry of Justice of Russia)"
16, Baskov Ln., St. Petersburg, Russian Federation, 191014
dovbushtimofey@mail.ru
ORCID: 0000-0001-8676-1107

Research article

UDC: 341

Received 18 March 2025

Approved 22 May 2025

SOME CURRENT ISSUES OF INTERNATIONAL LEGAL SUPPORT FOR MARITIME SECURITY

INTRODUCTION. *In this article, the authors consider the main problems affecting maritime security at the current stage of development of international law. The authors include among such problems the lack of a universal legal framework regulating the operation of autonomous sea vessels, maritime terrorism, regulation of the sulfur content in marine fuel, the need for global regulation of economic activity in the Arctic region.*

MATERIALS AND METHODS. *When writing the article, international legal acts, national legislation of the Russian Federation, as well as studies of Russian and foreign authors were used. The methodological basis of the study was formed by general scientific (method of logical and system analysis, dialectical method) and specific scientific (historical and legal, comparative legal) methods of cognition.*

RESEARCH RESULTS. *Based on the study of international legal acts, national legislation of the Russian Federation, modern studies of Russian and foreign authors, the authors make conclusions and proposals on issues of ensuring maritime security in modern conditions.*

DISCUSSION AND CONCLUSIONS. *The authors conclude that in light of the development of modern unmanned navigation technologies, it is necessary to develop global legal acts at the international level. The article examines the main types of autonomous sea vessels, identifies problems that hinder the effective operation of these vessels and suggests options for solving them. It is noted that it is necessary to work out issues related to compensation for damage caused by a sea vessel controlled by artificial intelligence systems within the framework of universal international acts. It is noted that it is important to develop uniform global rules for the operation of artificial intelligence systems on sea vessels. It is also noted that international cooperation is important in countering maritime terror-*

ism. The authors draw attention to the common features between piracy and maritime terrorism, but point out different goals in carrying out this illegal activity. Moreover, it is often difficult to separate these concepts, which creates difficulties in the application of international legal norms. The authors point out that effective counteraction to maritime terrorism is possible only at the international level within the framework of effective interstate cooperation. Considering certain aspects of ensuring regional security in the Arctic region, the authors conclude that it is necessary to develop uniform international rules for the economic development of this region. The important role of the Arctic Council in ensuring sustainable socio-economic development of this region is noted. The main international declarations adopted within the framework of this organization and their importance for the development of this region are considered. The restrictions on the sulfur content in marine fuel and the role of these restrictions in reducing emissions of pollutants into the atmosphere are considered. Various options for shipowners to comply with these restrictions are proposed. The importance of using other types of fuel, including liquefied natural gas or, in the future, hydrogen fuel, is noted. The importance of international regulation in this area is noted.

KEYWORDS: *unmanned vessels, maritime terrorism, piracy, international law, international organization, regional security, shipping, environmental issues*

FOR CITATION: Mishalchenko Y.V., Dovbush T.N. Some Current Issues of International Legal Support for Maritime Security. – *Moscow Journal of International Law*. 2025. No. 2. P. 71–85. DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2025-2-71-85>

The authors declare the absence of conflict of interest.

1. Введение

В XXI в. существенную роль в обеспечении морской деятельности и безопасности играет правовое регулирование равноправного сотрудничества государств на основе международных правовых конвенций и актов.

В современных условиях приоритетными направлениями сотрудничества государств в морских пространствах являются следующие: обеспечение морской безопасности, борьба с международным терроризмом на море, защита морских экосистем, обеспечение морской безопасности в Арктике.

Судоходство всегда способствовало активному развитию взаимной торговли. Увеличение объемов торговли, появление более сложных морских судов и механизмов требует консолидированных действий международного сообщества по обеспечению морской безопасности [Anish, Dalaklis 2021:1].

Основной задачей межгосударственного взаимодействия в сфере морской безопасности является создание условий для безопасной организации международных морских перевозок и сведение к минимуму возможных угроз для торгового мореплавания.

Целью данной работы является анализ общественных отношений в области международных морских перевозок и выработка концептуальных предложений по улучшению международного правового регулирования в указанной сфере.

2. Исследование

2.1. Проблемы правового регулирования безэкипажного судовождения

Правовые коллизии в сфере обеспечения безопасности судоходства связаны в первую очередь с интенсивным использованием прогрессивных технических систем и технологий – безэкипажных судов, беспилотных подводных, надводных судов, аппаратов и экранопланов, а также систем управления движением судов, в связи с применением искусственного интеллекта.

Основной проблемой, сдерживающей развитие вышеуказанных технологий, являются не технические проблемы, связанные с эксплуатацией указанных судов, а отсутствие должного правового регулирования в указанной сфере как на национальном, так и на международном уровне [Клюев 2018:13].

На возможность осуществления перевозок грузов безэкипажным морским транспортом серьезное влияние оказывают международные правовые акты, которые носят универсальный характер. При этом необходимо отметить, что в то время, когда были приняты большинство глобальных международных правовых актов в области судоходства, технологии, связанные с использованием безэкипажных судов, были недостаточно развиты.

Фактически можно говорить, что международное сообщество обратило внимание на необходимость правового регулирования безэкипажного судовождения в 2018 г., когда Международная морская организация (ИМО) дала нормативное определение таким судам [Зайкова, Титов 2018:50].

Впервые на международном уровне указанные безэкипажные суда были определены как суда, которые могут в той или иной мере функционировать без участия человека. Также ИМО предложила классификацию рассматриваемых морских транспортных средств в зависимости от степени их автономности.

Международной морской организацией было предложено четыре уровня автономности морских судов. На первом уровне судно имеет экипаж на борту и систему автоматического управления. Предполагается, что на данном уровне автономности экипаж контролирует указанную систему и принимает необходимые решения при управлении судном. Фактически речь идет о современных морских судах, на которых присутствуют любые системы автоматического управления: автопилот, система навигационного позиционирования и т. д. Однако наличие данных систем не умаляет роли экипажа, который с их помощью осуществляет управление судном.

На втором уровне автономности все управление судном происходит в автоматическом режиме. На судне имеется экипаж, который может вмешиваться в процессы управления только в экстренных случаях. В данном случае экипажу отведена вспомогательная роль наблюдателя с контрольными функциями. Процессы управления судном происходят в автоматическом режиме и решения самостоятельно принимаются бортовым компьютером. Однако при наличии непредвиденных ситуаций управление переходит к человеку, который в этом случае будет принимать решения и осуществлять управление судном. В рассматриваемой ситуации управление со стороны человека имеет дублирующую

функцию и страхует судно от возможных ошибок автоматики.

В рамках третьего уровня автономности экипаж на морском судне отсутствует. Управление судном осуществляется удаленно из единого центра управления, который расположен на берегу. В данном случае управление фактически осуществляется дистанционно человеком из центра управления. Фактическое отсутствие человека на борту судна мало меняет ситуацию, так как ответственность за принятое решение будет лежать на операторе центра управления. Основной проблемой для внедрения подобного типа судов является необходимость обеспечения устойчивой связи с судном во всех районах Мирового океана и необходимость внедрения глобальных протоколов реагирования на ситуации, когда связь с судном по каким-либо причинам утеряна.

В рамках четвертого уровня автономности контроль за управлением судном осуществляется судовым компьютером самостоятельно без участия экипажа на борту или контроля со стороны единого центра управления. Фактически управление судном осуществляет система искусственного интеллекта. Для успешного функционирования данного типа морских судов необходимо принятие на международном уровне комплексного правового акта, регулирующего использование систем искусственного интеллекта. На сегодняшний день глобального соглашения по вопросам искусственного интеллекта или единого подхода к развитию данных систем не существует.

Несомненно, что с течением времени системы искусственного интеллекта будут выполнять те действия, которые сегодня выполняются человеком. В полной мере это применимо и к сфере торгового мореплавания. В скором времени люди будут сталкиваться с решениями искусственного интеллекта и необходимо уже на данном этапе установить общепринятые правила функционирования указанных систем. В частности, достаточно интересен вопрос об ответственности в случае причинения ущерба. Например, судно, находящееся под управлением систем искусственного интеллекта, произвело столкновение с судном, которое находилось под управлением человека. При этом вина в столкновении очевидно лежит на безэкипажном судне. В рассматриваемой ситуации возможно взыскание причиненного ущерба с собственника судна, которое находилось под управлением

систем искусственного интеллекта, или с разработчика данных систем. Кроме того, возможны иные ситуации, когда нанесенный ущерб может быть взыскан с лиц, которые производили монтаж указанных систем или их обслуживание.

Очевидно, что необходимо установить четкие критерии того, кто и в каких ситуациях несет ответственность за ущерб, причиненный в результате управления судном системами искусственного интеллекта. В отсутствие четких критериев может возникнуть ситуация правовой неопределенности, что приведет к снижению параметров безопасности и негативно повлияет на развитие отдельных отраслей. Причем, учитывая международную направленность морских перевозок, необходимо обеспечить регулирование на уровне глобальных международных соглашений.

Представляется, что для оперативного решения проблем, связанных с эксплуатацией судов четвертого уровня автономности, необходимо создание на уровне Организации Объединенных Наций (ООН) специального международного органа, который будет заниматься подготовкой вышеуказанного универсального соглашения по использованию систем искусственного интеллекта в сфере морских перевозок и выработке единых глобальных правил по функционированию указанных систем.

В то же время предложенные уровни управления морскими судами требуют существенной переработки имеющихся международных нормативно-правовых актов, поскольку все эти новейшие прогрессивные технологии и технические морские средства недостаточно регламентированы положениями договоров (Конвенцией ООН по морскому праву, Международными правилами предупреждения столкновений судов в море (МППСС), Международной конвенцией по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ)). Государствам и ИМО необходимо совершенствовать нормы и технические стандарты с целью обеспечения морской безопасности и осуществления иной морской деятельности в Мировом океане и иных морских пространствах.

2.2. Проблема пиратства и морского терроризма

Другой не менее важной проблемой, влияющей на обеспечение морской безопасности, является морской терроризм. Эффективное противодействие данной угрозе возможно толь-

ко на международном уровне. На сегодняшний день это серьезная угроза для безопасности морских перевозок, которая может влиять на возможность свободного судоходства. Происходит интернационализация террористических связей и резко повышается опасность от данного социального явления [Горбунов 2007:39].

Ряд авторов отмечает, что пиратство и использование морских судов преступными организациями для контрабанды и наркоторговли и иной противоправной деятельности являются основными угрозами в деле обеспечения безопасности в море [Францкевич 2021:151].

В настоящее время нет единого определения морской безопасности, но есть понимание того, какие для нее существуют основные угрозы. К таким угрозам относят: пиратство, террористические атаки на морские суда, незаконный оборот оружия [Grdinic 2015:32].

Также авторами отмечается, что с точки зрения международных соглашений под определение «пиратство» попадают только действия, совершенные в открытом море вне юрисдикции конкретной страны [Гуцуляк 2017:11].

Сегодня морское пиратство превратилось в опасное социальное явление и стало активно срачиваться с иными видами преступной деятельности. При этом отмечается рост профессионализма пиратов, что усложняет противодействие им [Ромашев 2013:6].

Можно говорить, что между морским терроризмом и пиратством имеется некая взаимосвязь. Пиратство зародилось практически одновременно с активным развитием коммерческого судоходства и в течение длительного периода оказывало существенное влияние на торговое мореплавание [Князева Н.А., Князева Е.А. 2014:176].

На современном этапе развития международного права под пиратством понимается незаконный захват и грабеж морских судов. При этом нередко захват судна с целью его грабежа может перерасти в захват заложников с целью запугивания властей.

За последние годы пираты существенно расширили территорию, где суда могут подвергнуться их нападению. Вместе с тем пираты стали достаточно серьезно вооружены, в том числе и огнестрельным оружием [Пенько 2011:21].

Однако необходимо отметить, что морской терроризм и пиратство все же имеют разные цели. Основной задачей морских пиратов является захват судна с целью грабежа и получения

выкупа за его освобождение. В то же время морские террористы захватывают суда, выдвигая политические требования, и используют заложников с целью оказания давления на власти для исполнения своих требований.

В качестве примера можно привести захват в сентябре 2010 г. мальтийского сухогруза «Олиб», где пираты за освобождение судна и членов экипажа выдвигали денежные требования о выкупе. Никаких политических требований не выдвигалось. После получения выкупа члены экипажа были освобождены. Также пиратами после получения выкупа был освобожден греческий нефтяной танкер «Maran Centaurus». После захвата данного судна выдвигались только требования о выкупе.

Напротив, при захвате итальянского круизного лайнера «Акилле Лауро» в октябре 1985 г. террористами были выдвинуты политические требования об освобождении ряда заключенных из израильских тюрем. Никаких финансовых требований не выдвигалось. Также при захвате в 1996 г. российского парома «Аврасия» террористами были выдвинуты только политические требования.

Таким образом, нельзя отождествлять морской терроризм и пиратство, поскольку данные деяния преследуют разные цели и должны относиться к разным общественно опасным преступлениям.

Серьезность последствий террористических угроз на море можно увидеть на примере террористического нападения на пассажирские паромы на Шри-Ланке в октябре 2000 г., когда погибли около 400 пассажиров в результате затопления одного парома и серьезного повреждения второго судна. В результате нападения на французский нефтяной танкер «Limburg» в октябре 2002 г. в море вылилось более 90 тысяч тонн нефти, что привело к негативным экологическим последствиям.

Более того, морские террористические группировки представляют угрозу и для военных судов. В феврале 1998 г. восемь лодок террористической организации «Тигры освобождения Тамил-Илама» атаковали два военных судна ВМС Шри-Ланки, в ходе атаки погибло 79 человек. В октябре 2000 г. был атакован американский эсминец «Коул», в который на лодке врезались представители террористической группировки. В результате данной атаки погибло 17 моряков, а сам корабль получил серьезные повреждения.

Аналитики отмечают, что различные террористические группировки имеют доступ к современным технологиям и техническим средствам, которые позволяют произвести захват морского судна или его уничтожение как в прибрежной зоне, так и в открытом море.

Очевидно, что в обозримом будущем морские террористические группировки смогут перейти к масштабным операциям против пассажирских, грузовых и военных судов, а также объектов портовой инфраструктуры.

В частности, американским военным удалось изъять документы, которые свидетельствовали о планах «Аль-Каиды»¹ нанести удар по городам, расположенным на Атлантическом побережье США. Для атаки планировалось использовать грузовые суда, в трюмы которых должны были загрузить взрывчатое вещество. Также рассматривались варианты, при которых нефтяной танкер протаранит мост Золотые ворота в Сан-Франциско или будет взорван в Бостонском порту [Kraska, Pedrozo 2013:14].

Международному сообществу необходимо принять меры по защите морских судов от следующих типов угроз: захвата морского судна и заложников на данном судне для выдвижения политических и иных требований; уничтожения морского судна для запугивания властей, которое может привести к экологической катастрофе или разрушению объектов прибрежной инфраструктуры, человеческим жертвам; захвата морского судна для его использования с целью совершения террористических действий в отношении иных судов или портовой инфраструктуры; разрушение морского навигационного оборудования, что может угрожать безопасному мореплаванию.

Стоит отметить, что на международном уровне отсутствует единый подход по противодействию пиратству [Коваль 2022:61]. Выработка единых глобальных мер по противодействию указанной угрозе позитивно повлияет на безопасность морских перевозок.

Фактически сейчас сложилась уникальная ситуация, когда мировое сообщество имеет все необходимые ресурсы для противодействия пиратству, но отсутствует четкое понимание действий, которые необходимо предпринять для решения указанной проблемы [Витолина 2021:30].

Особенно важно выработать на международном уровне способы противодействия указанным угрозам в свете развития безэкипажных морских перевозок. Перехват управления над безэкипажным судном позволяет использовать его в террористических целях, в том числе для блокирования важнейших морских транспортных путей. Например, блокирование Суэцкого канала может нанести колоссальный ущерб мировой экономике и дать нужный морским террористам результат.

Необходимо отметить, что различные террористические группировки используют морскую транспорт для нелегального перемещения отдельных членов своих группировок на значительные расстояния. Также возможны морские перевозки боеприпасов, оружия, различной пропагандисткой литературы, денежных средств, иного оборудования, необходимого данным группировкам для ведения террористической деятельности.

В этом случае пассажиры морских судов и сами суда не подвергаются опасности, но террористический акт происходит на территории третьих стран, что может привести к международной напряженности и человеческим жертвам.

Многие террористические группировки используют регулярные пассажирские и грузовые суда для контрабанды произведений искусства, оружия, организации нелегальной миграции. Осуществляя указанные контрабандные поставки, террористические группировки получают финансовые ресурсы, которые могут направлять на достижение противоправных целей. Например, на закупку быстроходных катеров, подводного оборудования, дыхательного снаряжения с замкнутым циклом, навигационного оборудования. На международном уровне необходимо вести аналитическую и профилактическую работу с целью пресечения использования морского транспорта в преступных целях.

Также на международном уровне необходимо выработать единый подход по привлечению к ответственности лиц, причастных к морскому терроризму. Нередки случаи, когда террористы либо уходят от ответственности, либо получают незначительные сроки за свои деяния. Например, один из организаторов террористического акта против французского танкера “Limburg”

¹ Внесена в список организаций, признанных в соответствии с законодательством Российской Федерации террористическими (Решение Верховного Суда Российской Федерации от 14 февраля 2003 г. № ГКПИ 03-116).

был приговорен йеменским судом к смертной казни в 2006 г., однако в 2007 г. был отпущен на свободу.

Нередко из-за юридических коллизий и ошибок лица, причастные к террористической деятельности, могут избежать ответственности. В частности, террористическая группировка «Тигры освобождения Тамил-Илама» осуществляла строительство небольших подводных лодок на территории Индии для борьбы с правительственными силами на Шри-Ланке. Несмотря на конфискацию нескольких субмарин, они смогли продолжить свою деятельность на территории Таиланда.

В сентябре 2024 г. британским военным кораблем HMS Trent в 190 морских милях от Доминиканской республики была перехвачена мини-подводная лодка, перевозящая наркотики на сумму более 200 миллионов долларов США. При этом в 2023 г. испанская полиция смогла задержать похожую субмарину у берегов Галиции. Таким образом, очевидно, что широкое применение террористическими группировками подобных субмарин против гражданских и торговых судов – это лишь вопрос времени.

Для успешного противодействия названным угрозам государствам необходимо вырабатывать единую правоприменительную практику. Следует отметить, что решить вопрос безопасности в сфере морских перевозок усилиями какого-то одного государства не получится [Васильев 2021:83].

В то же время, к сожалению, в международных правовых документах универсального уровня не выработан единый подход по борьбе с международным терроризмом на море, что демонстрирует ряд проблем теоретического, правового и практического характера, имеющих значение для обеспечения морской безопасности. Многочисленные споры на международных площадках о сходстве терроризма и пиратства не способствуют принятию единого универсального определения морского терроризма. Несомненно, что морской терроризм имеет свои специфические черты, но ему также присущи и все основные черты терроризма. Именно поэтому необходимо разрабатывать на международном уровне эффективные механизмы по противодействию морскому пиратству и терроризму и на основе данных механизмов противодействовать этим угрозам [Бекашев 2010:1414].

Международное сотрудничество государств по противодействию терроризму регламенти-

руется международными документами, созданными ООН (к примеру, Конвенцией о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства 1988 г., нормативными правовыми актами ООН).

Государствам необходимо унифицировать конвенционные нормы для эффективной борьбы с терроризмом на море, а также учредить специальный орган при ООН (или ИМО), который будет наделен соответствующими функциями и полномочиями по борьбе с терроризмом на море.

Значительным прогрессом по укреплению сотрудничества государств на региональном уровне является урегулирование межгосударственных конфликтов (в том числе в морских пространствах), невмешательство во внутренние дела иностранного государства, согласованные единые позиции и совместные контртеррористические действия на море.

Опыт международного сотрудничества государств показывает возможность гармонизации норм существующих договоров, регулирующих борьбу с терроризмом на море для конкретного региона или группы государств. Соответственно требуется использование опыта региональных организаций и международных объединений (Шанхайской организации сотрудничества (ШОС), Организации Договора о коллективной безопасности (ОДКБ), БРИКС) и правовой деятельности государств в данной сфере в национальном законодательстве для принятия на универсальном уровне международной конвенции, предусматривающей реализацию специальных контртеррористических мер и создание единого органа ООН по борьбе с терроризмом на море.

Представляется, что применение международных правовых инструментов по обеспечению морской безопасности должно осуществляться на трех уровнях правотворчества: универсальном, региональном и национальном.

2.3. Проблема Арктического региона

В настоящее время существенно вырос интерес ряда стран к арктическому региону, поскольку в связи с глобальными изменениями климата он становится все более доступен для судоходства и добычи природных ресурсов. Соответственно межгосударственное сотрудничество по данному региону становится все более актуальным.

Особую значимость в сотрудничестве приарктических государств имеет Арктический Совет,

который реализует правовое обеспечение устойчивого развития и защиты окружающей среды в Арктике. В настоящее время членами Арктического Совета является восемь арктических государств, включая Российскую Федерацию [Журавель 2022:222].

При этом, несмотря на важность общеобязательных норм, регулирующих деятельность заинтересованных лиц в Арктике, универсального международного акта, определяющего межгосударственное взаимодействие в этом регионе, не существует.

На современном этапе межгосударственного взаимодействия принятие такого глобального соглашения представляется невозможным.

На сегодняшний день страны Латинской Америки и страны Европейского союза стремятся нарастить добычу природных ресурсов в арктическом регионе. Китай также стремится закрепить в Арктике и в будущем иметь возможность заниматься там добычей энергетических ресурсов. Также Китай стремится увеличить объем грузоперевозок через арктический регион с целью диверсификации торговых путей.

Стоит учитывать тот факт, что масштабные работы по добыче нефти и газа сами по себе являются источниками экологических рисков [Статуто 2020:7].

Вместе с тем хрупкая экологическая система арктического региона может не выдержать активной хозяйственной деятельности. Любая техногенная авария может привести к непоправимым экологическим последствиям [Соколова 2020:122].

Очевидно, что в современных условиях полный запрет хозяйственной деятельности в данном регионе невозможен и наиболее правильным способом решения природоохранных проблем Арктики будет региональное сотрудничество [Вылегжанин, Беркман, Журавлева, Соловьева 2021:58].

Арктические государства в течение длительного периода стремились создать в арктическом регионе сбалансированную социально-экономическую систему, которая могла бы защитить указанный регион от интенсивного хозяйственного освоения, но в последние годы неарктические страны претендуют на участие в выработке общеобязательных правил ведения хозяйственной деятельности в данном регионе.

Ряд авторов отмечает, что достаточно сложным является статус Северного Ледовитого океана [Вылегжанин, Дудыкин 2017:285].

Соответственно, возможность арктических государств противостоять чрезмерной хозяйственной деятельности в данном регионе и возможность выработки на международном уровне глобальных правил межгосударственного взаимодействия позволят правовыми средствами урегулировать деятельность всех стран в арктическом регионе.

Арктический совет и Ассоциация коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока Российской Федерации, Совет саамов содействуют развитию арктических народов. Взаимодействие этих международных организаций гарантирует активное участие народностей и предоставляет возможность для обсуждения в области политики и принятия правовых решений в сфере морской деятельности в Арктике.

Обсуждение важных вопросов: борьба с климатическими изменениями, уменьшение влияния мореплавания на природу арктического бассейна, стремление к уменьшению уровня загрязнения свинцом и другими тяжелыми металлами, а также сохранение биоразнообразия, – являются основополагающими векторами функционирования Арктического совета.

Международное сотрудничество и устойчивое развитие Северного Ледовитого океана – приоритет Арктического совета. Важность создания форума, где государства, прибрежные к Арктике, могут открыто обсуждать эти проблемы, принимая во внимание мнения коренных народов, не подлежит сомнению. Это обеспечивает важную основу для равноправного международного сотрудничества государств, особенно в сложных современных геополитических условиях. Государства решают такие насущные проблемы, как противодействие загрязнению морской среды, правовое обеспечение безопасного судоходства в Арктике, правовое регулирование сотрудничества на море в арктических пространствах.

Огромное значение для обеспечения безопасности мореплавания в полярных водах играет Полярный кодекс, вступивший в силу в 2017 г. Большую роль в принятии данного документа сыграла позиция Арктического совета, стремящегося обеспечить решение экологических вопросов в Северном Ледовитом океане [Медников 2016:8].

Данным международным документом установлены обязательные требования к судам, работающим в рассматриваемом регионе.

В частности, судно должно иметь действующее свидетельство судна полярного плавания, что закрепляет на международном уровне практику по разрешительному порядку судоходства в полярных водах. Кроме того, Полярный кодекс содержит положения, направленные на защиту окружающей природной среды. Так, установлен запрет на сброс нефтепродуктов в полярных водах.

Стоит обратить внимание на то, что Полярный кодекс допускает возможность выдачи государством флага судна свидетельства судна полярного плавания, что может негативно повлиять на обеспечение безопасности мореплавания в полярных водах. В связи с этим приарктическим государствам стоит установить дополнительные правила эксплуатации судов в полярных водах для повышения безопасности мореплавания в данном регионе. Кроме того, необходимо на уровне международного соглашения зафиксировать возможность инспекций судов приарктическими государствами для установления их соответствия обязательным требованиям Полярного кодекса и обмена информацией о судах, которые не соответствуют указанным требованиям.

Необходимо отметить, что в рамках решения Арктическим советом проблемы загрязнения морской среды в 2013 г. была принята конвенция, положения которой регламентируют вопросы сотрудничества государств по противодействию загрязнению моря нефтью в Арктике. В Арктическом совете функционируют специальные группы экспертов, деятельность которых направлена на мониторинг и контроль возникновения экологических и других чрезвычайных ситуаций (спасание на море, контроль радиации и др.).

Арктический совет реализует в сфере морской безопасности: оценку морского судоходства в Арктике; разработку базы данных судоходства в арктических пространствах; создание Информационного форума по безопасной практике арктического судоходства; имплементацию норм Полярного кодекса, Соглашения о сотрудничестве в области авиационного и морского поиска и спасания в Арктике 2011 г.

С целью расширения сотрудничества на море Арктический Совет в рамках уставной деятельности принял Декларацию Тромсе от 29 апреля 2009 г. и Нуукскую декларацию от 12 мая 2011 г., а также был разработан и утвержден Морской стратегический план Арктического совета на

2015–2025 гг., который определил основные направления сотрудничества государств по защите морских и прибрежных экосистем Арктики и их устойчивому развитию.

Стоит отметить, что при активном участии Арктического совета в 2015 г. в Осло принимается декларация о предотвращении нерегулируемого промысла в открытом море в центральной части Северного Ледовитого океана. В дальнейшем в 2018 г. в Гренландии принимается Соглашение о предотвращении нерегулируемого промысла в открытом море в центральной части Северного Ледовитого океана.

С 2021 по 2023 г. Российская Федерация председательствовала в Арктическом совете. Несмотря на позитивные результаты, деятельность Арктического совета была приостановлена в марте 2022 г. Для стабильного обеспечения международной и морской безопасности в Арктике необходимо возобновить равноправное сотрудничество участников Арктического совета.

Расширение сотрудничества государств по обеспечению морской безопасности производится не только на международном, но и на региональном и субрегиональном уровнях. Это подтверждает учреждение Совета Баренцева / Евроарктического региона с участием ряда скандинавских государств, Российской Федерации и стран Европейского союза. Совет содействовал принятию Соглашения о сотрудничестве в области предупреждения, готовности и реагирования на чрезвычайные ситуации от 11 декабря 2008 г.

18 сентября 2023 г. Россия заявила о выходе из совета в связи с нарушением другими участниками совета принципа ротации. Несмотря на сложившуюся геополитическую ситуацию, Россия продолжает реализовывать региональные проекты в Арктике, сотрудничать со всеми государствами, которые готовы к взаимовыгодному и равноправному диалогу.

В современных условиях, несмотря на замораживание сотрудничества между приарктическими государствами, их совместная деятельность продолжает осуществляться на двусторонней основе. Для решения проблем загрязнения морской среды, обеспечения безопасного мореплавания, рационального рыболовства и развития региона государствами в рамках двусторонних и многосторонних договоров и межправительственных форумов формируется международно-правовая база, создаются программы развития и обеспечения морской без-

опасности в морских пространствах всего Арктического региона.

Необходимо заметить, что арктические территории играют большую роль для обеспечения устойчивого экономического развития Российской Федерации [Тетерин 2022:134].

Как показывает практика, реализация направлений арктической политики России находится в прямой зависимости от системы существующих правовых инструментов и механизмов. Представляется, что правовой режим Арктической зоны Российской Федерации включает международный и национальный правовые режимы охраны окружающей среды в Арктическом регионе. Национальное законодательство государств региона также включает систему правовых средств защиты окружающей среды и морской безопасности арктических территорий.

В современных условиях возрастает необходимость в разработке ряда положений на уровне национального законодательства государств региона. Перспективы региональных решений в сфере морской безопасности и защиты экосистемы Арктики могут обеспечиваться в нескольких направлениях: 1) разведка и разработка природных ресурсов; 2) безопасность мореплавания; 3) предотвращение загрязнения с судов; 4) технические стандарты регулирования морской деятельности.

Правовые акты, принимаемые специализированными международными организациями (например, ИМО), могут эффективно обеспечивать морскую безопасность в Мировом океане.

Альтернативой региональных договоров может являться гармонизация национального законодательства, которая в условиях геополитической нестабильности также позволит формировать региональный арктический режим.

Унификация международных экологических стандартов представляет собой приоритетное направление по обеспечению морской безопасности в Арктике. Некоторые государства – члены Арктического совета в настоящее время не являются участниками Конвенции об оценке воздействия на окружающую среду в трансграничном контексте и до сих пор не присоединились к Орхусской конвенции о доступе к информации, участии общественности в процессе принятия решений и доступе к правосудию по вопросам, касающимся окружающей среды.

В целях оказания содействия государствам Арктического совета в процессе ратификации

соответствующих международных соглашений рабочие группы могут провести инвентаризацию международных экологических норм государств-участников. Стоит отметить, что приарктические государства смогли в рамках региональных международных соглашений урегулировать многие экологические вопросы [Емельянцеv 2020:142].

Равноправное взаимодействие государств в предотвращении и ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций является фундаментальной основой международного сотрудничества участников Арктического совета.

Деятельность Арктического совета должна включать вопросы военно-морского сотрудничества и обеспечения морской безопасности в Арктике, а также аспекты рыболовства, вылова морских млекопитающих в арктических пространствах.

2.4. Проблема воздействия на экологию

Морская деятельность в современных условиях существенно влияет на экосистему Мирового океана и климат на планете, поэтому уменьшение влияния морского транспорта на биосистемы является важной задачей, поскольку эти воздействия связаны не только с мореплаванием, но и зависят от ряда других видов морской деятельности.

Так, более 80 % загрязнения с морских судов происходит из-за сбросов отработанного масла, операций по очистке топливных танков, которые производятся преднамеренно или по причине отсутствия необходимых портовых сооружений для приема отходов [Mazzoccoli, Altosole, Vigna, Bosio, Arato 2020:2].

Кроме того, выбросы от судоходства способствуют ухудшению качества воздуха в прибрежных морских районах [Viana, Hammingh, Colette, et al 2014:96].

Учитывая значительное влияние судоходства на экосистему, судовые выбросы становятся предметом правового регулирования на национальном и международном уровне [Corbett, Winebrake, Green, Kasibhatla, Eyring, Lauer 2007:8512].

В частности, в настоящее время повышенное внимание уделяется экологической безопасности морского судоходства. Большой ущерб природной среде наносится выбросами в атмосферу в результате работы судовых двигателей. Особо негативную роль играют содержащиеся в данных выбросах соединения серы. Учитывая

международное значение современных морских перевозок, данная проблема должна решаться системно и на международном уровне.

Регулирование на национальном уровне в данной ситуации также возможно, но представляется, что универсальные международные правила будут более эффективными, поскольку сохранение природной среды является глобальной задачей человечества.

В качестве примера регионального регулирования мы можем отметить китайские внутренние требования 2015 г., ограничившие содержание серы в 0,5 % в топливе для морских портов в районе Гуанчжоу, Шанхая. В Европейском союзе действующая директива ограничивает содержание серы в топливе не более 0,10 % для судов в портах Союза [Петров, Живлюк 2019:133].

На универсальном уровне с 2020 г. в соответствии с требованиями Правил 14.1.3, Приложения VI, МАРПОЛ в морской индустрии принята программа, которая требует от судовладельцев сократить содержание серы в топливе морских судов до 0,5 %. В Европейском союзе разработан регламент о мониторинге, отчетности и проверке выбросов CO₂. В 2025 г. ИМО планирует принять более жесткие и конкретные меры по борьбе с выбросами.

Стоит отметить, что международное взаимодействие по проблемам судовых выбросов оправдано потому, что даже перевод морских судов на иные виды топлива (метанол, водород и др.) все равно будет приводить к загрязнению природной среды [Comer, McCabe, Carr, Elling, et al 2023].

В Российской Федерации большое внимание уделяется правовому обеспечению морской безопасности, защите морской экосистемы и воздуха от вредного воздействия морского транспорта и объектов морской деятельности (например, издан Указ Президента Российской Федерации от 26 октября 2023 г. «Климатическая доктрина Российской Федерации», распоряжением Правительства Российской Федерации от 29 октября 2021 г. № 3052-р утверждена Стратегия социально-экономического развития Российской Федерации с низким уровнем выбросов парниковых газов до 2050 г. и т. д.).

В данной ситуации у судовладельцев есть несколько вариантов для осуществления дальнейшей деятельности. Так, возможен переход на сжиженный природный газ, использование

которого в качестве судового топлива позволяет на 90 % снизить выбросы серы. В то же время данный вариант подходит не для всех судовладельцев, поскольку имеются ограничения по возможности заправки судна указанным топливом в некоторых портах. Вместо перехода на сжиженный природный газ судовладелец может установить специальные устройства (скрубберы), которые позволят снизить выбросы серы до допустимых значений или перейти на использование низкосернистого топлива.

Представляется разумным развитие водородной энергетики, поскольку в перспективе использование водородного топлива позволит решить многие экологические проблемы.

В связи с этим ИМО целесообразно подготовить правовой акт по поводу применения новых видов топлива для морских судов или энергоносителей типа сжиженного природного газа, чтобы соответствовать требованиям ИМО-2020. Необходима система международного мониторинга, контроля и учета, которая позволит отслеживать выбросы и заставлять судовладельцев соблюдать международные требования и стандарты.

3. Заключение

Решение вопросов международно-правового обеспечения морской безопасности на международном уровне необходимо обеспечивать комплексно и системно. Поскольку решение какой-либо одной проблемы из числа рассмотренных в статье не сильно отразится на общей защищенности морских судов и экологии Мирового океана.

Необходимо на международном уровне выстраивать единые подходы к морской безопасности, обеспечивать единообразное международное правоприменение при противодействии рассмотренным угрозам и создавать единые международные нормы и стандарты по вопросам обеспечения морской безопасности.

Таким образом, международно-правовое обеспечение морской безопасности в современных условиях зависит в первую очередь от согласованного и равноправного взаимодействия государств и межгосударственных организаций по эффективному и рациональному использованию Мирового океана в интересах всех наций и народов нашей планеты.

Список литературы

1. Бекашев К.А. 2010. Международное право в борьбе с морским пиратством. – *Lex Russica*. № 6. С. 1397-1414.
2. Васильев С.А. 2021. Международно-правовые меры обеспечения безопасности мореплавания. – *Московский журнал международного права*. № 1 С. 81-88. DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2021-1-81-88>.
3. Витолина Е.И. 2021. Правовое регулирование противодействия пиратству на море. – *Океанский менеджмент*. № 1 (10). С. 29-38.
4. Вылегжанин А.Н., Дудыкина И.П. 2017. Конвенция ООН по морскому праву и правовой режим арктического шельфа. – *Вестник ВГУ. Серия: Право*. № 1 (28). С. 284-302.
5. Вылегжанин А.Н., Беркман П.А., Журавлева И.П., Соловьева А.В. 2021. *Сотрудничество и состязательность государств в Арктике: потенциал международного права и научной дипломатии*. Москва: МГИМО. 59 с.
6. Горбунов Ю.С. 2007. К вопросу о правовом регулировании противодействия терроризму. – *Журнал российского права*. № 2 (122). С. 38-44.
7. Гуцуляк В.Н. 2017. *Российское и международное морское право (публичное и частное)*. Москва: Граница. 448 с.
8. Емельянцева В.П., Валентей С.Д. 2020. Арктика в ракурсе новейших законодательных инициатив. – *Журнал российского права*. № 2. С. 136-153. DOI: [10.12737/jrl.2020.023](https://doi.org/10.12737/jrl.2020.023).
9. Журавель В.П. 2022. Арктический совет: основные вехи развития (к 25-летию образования). – *Арктика и Север*. № 46. С. 220-233.
10. Зайкова С.Н., Титов А.В. 2018. Правовой статус внешнего капитана автономного надводного морского судна. – *Транспорт Российской Федерации*. № 5 (78). С. 50-53.
11. Ключев В.В. 2018. Правовое регулирование использования автономных судов. – *Транспорт Российской Федерации*. № 5 (78). С. 13-15.
12. Князева Н.А., Князева Е.А. 2014. Применение норм международно-правового характера как один из способов противодействия морскому терроризму и пиратству. – *Всероссийский криминологический журнал*. № 4. С. 175-187.
13. Коваль В.Н., Очкуренко 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>.
14. Медников В.А. 2016. *Полярный кодекс. Попытка критического осмысления*. URL: https://russiancouncil.ru/common/upload/6_Mednikov.pdf (дата обращения: 17.04.2025).
15. Пенько С.А. 2011. Морское пиратство: проблемы привлечения к ответственности на международном уровне и имплементация норм в российское законодательство. – *Пробелы в российском законодательстве*. № 6. С. 21-26.
16. Петров А.П., Живлюк Г.Е. 2019. Экологическая безопасность. Ограничение выбросов серы судовыми энергетическими установками. – *Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова*. № 1. С. 130-145.
17. Ромашев Ю.С. 2013. *Борьба с пиратством и вооружённым разбоем на море (правовые основы и практика)*. 2-е изд., исправл. и доп. Москва: Транслит. 336 с.
18. Соколова Н.А. 2020. Международное арктическое научное сотрудничество: институционализация правового режима. – *Актуальные проблемы российского права*. 2020. № 9. С. 120-130.
19. Статуто А.И. 2020. Обзор роли арктического судоходства и обеспечение его экологической безопасности. – *Российская Арктика*. № 2. С. 5-16.
20. Тетерин А.В. 2022. Правовые основы обеспечения социально-экономического развития Арктической зоны. – *Право и государство: теория и практика*. № 12 (216). С. 134-136. DOI: http://doi.org/10.47643/1815-1337_2022_12_134.
21. Францкевич М.С. 2021. Вопросы регламентации безопасности мореплавания в рамках международного права. – *Журнал зарубежного законодательства и сравнительного правоведения*. Т. 17. № 2. С. 150-156. DOI: [10.12737/jflcl.2021.024](https://doi.org/10.12737/jflcl.2021.024).
22. Anish J., Dimitrios D. 2021. The international convention for the safety of life at sea: highlighting interrelations of measures towards effective risk mitigation. – *Journal of International Maritime Safety, Environmental Affairs, and Shipping*. Vol. 5. № 1. P. 1-11. DOI: [10.1080/25725084.2021.1880766](https://doi.org/10.1080/25725084.2021.1880766).
23. Comer B., McCabe S., Carr E.W., Elling M. [et al.]. 2023. *Real-world NOx emissions from ships and implications for future regulations*. International council on clean transportation. URL: https://www.researchgate.net/publication/380783867_Real-world_NOx_emissions_from_ships_and_implications_for_future_regulations (дата обращения: 20.03.2025).
24. Corbett J., Winebrake J., Green E., Kasibhatla P., Eyring V., Lauer A. 2007. Mortality from Ship Emissions: A Global Assessment. – *Environ. Sci. Technol.* Vol. 41. P. 8512-8518.
25. Grdinic J.N. 2015. Legal regulations in the function of ensuring ship safety. – *Scientific Journal of Maritime Research*. Vol. 29. P. 30-39.
26. Kraska J., Pedrozo R. 2013. *International Maritime Security Law*. Leiden. Boston. 939 p.
27. Mazzocchi M., Altosole M., Vigna V., Bosio B., Arato E. 2020. Marine Pollution Mitigation by Waste Oils Recycling Onboard Ships: Technical Feasibility and Need for New Policy and Regulations. – *Front. Mar. Sci.* P. 1-7. DOI: <https://doi.org/10.3389/fmars.2020.566363>.
28. Viana M., Hammingh P., Colette A. [et al.]. 2014. Impact of maritime transport emissions on coastal air quality in Europe. – *Atmospheric Environment*. Vol. 90. P. 96-105. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.atmosenv.2014.03.046>.

References

1. Anish J., Dimitrios D. 2021. The international convention for the safety of life at sea: highlighting interrelations of measures towards effective risk mitigation. – *Journal of International Maritime Safety, Environmental Affairs, and Shipping*. Vol. 5. № 1. P. 1-11. DOI: [10.1080/25725084.2021.1880766](https://doi.org/10.1080/25725084.2021.1880766).
2. Bekjashev K.A. *Mezhdunarodnoe pravo v bor'be s morskim piratstvom* [International law in the fight against maritime piracy]. – *Lex Russica*. 2010. № 6. P. 1397-1414. (In Russ.)

3. Comer B., McCabe S., Carr E.W., Elling M. [et al.]. 2023. *Real-world NOx emissions from ships and implications for future regulations*. International council on clean transportation. URL: https://www.researchgate.net/publication/380783867_Real-world_NOx_emissions_from_ships_and_implications_for_future_regulations (дата обращения: 20.03.2025).
4. Corbett J., Winebrake J., Green E., Kasibhatla P., Eyring V., Lauer A. 2007. Mortality from Ship Emissions: A Global Assessment. – *Environ. Sci. Technol.* Vol. 41. P. 8512-8518.
5. Emel'jancev V.P., Valentej S.D. Arktika v rakurse novejših zakonodatel'nyh iniciativ [The Arctic in the Perspective of the Latest Legislative Initiatives]. – *Zhurnal rossijskogo prava [Journal of Russian Law]*. 2020. № 2. P. 136-153. DOI: 10.12737/jrl.2020.023. (In Russ.)
6. Frankevich M.S. Voprosy reglamentacii bezopasnosti moreplavaniya v ramkah mezhdunarodnogo prava [Issues of regulation of navigation safety within the framework of international law]. – *Zhurnal zarubezhnogo zakonodatel'stva i sravnitel'nogo pravovedeniya [Journal of Foreign Legislation and Comparative Law]*. 2021. T. 17. № 2. P. 150-156. DOI: 10.12737/jflcl.2021.024. (In Russ.)
7. Gorbunov Ju.S. K voprosu o pravovom regulirovanii protivodejstviya terrorizmu [On the issue of legal regulation of countering terrorism]. – *Zhurnal rossijskogo prava [Journal of Russian Law]*. 2007. № 2 (122). P. 38-44. (In Russ.)
8. Grdinic J.N. 2015. Legal regulations in the function of ensuring ship safety. – *Scientific Journal of Maritime Research*. Vol. 29. P. 30-39.
9. Guculjak V.N. *Rossijskoe i mezhdunarodnoe morskoe pravo (publichnoe i chastnoe) [Russian and international maritime law (public and private)]*. Moscow: Granica. 2017. 448 p. (In Russ.)
10. Kljuev V.V. Pravovoe regulirovanie ispol'zovaniya avtonomnyh sudov. [Legal regulation of the use of autonomous vessels]. – *Transport Rossijskoj Federacii [Transport of the Russian Federation]*. 2018. № 5 (78). P. 13-15. (In Russ.)
11. Knjazeva N.A., Knjazeva E.A. Primenenie norm mezhdunarodno-pravovogo haraktera kak odin iz sposobov protivodejstviya morskomu terrorizmu i piratstvu [Application of international legal norms as one of the ways to counter maritime terrorism and piracy]. – *Vserossijskij kriminologicheskij zhurnal [All-Russian Journal of Criminology]*. 2014. № 4. P. 175-187. (In Russ.)
12. Koval' V.N., Ochkurenko S.V., Vasil'ev S.A. K probleme obespecheniya bezopasnosti na more: aziatskij region [On the problem of ensuring safety at sea: the Asian region]. – *Moskovskij zhurnal mezhdunarodnogo prava [Moscow Journal of International Law]*. 2022. № 4. P. 56-67. DOI: https://doi.org/10.24833/0869_0049-2022-456-67. (In Russ.)
13. Kraska J., Pedrozo R. 2013. *International Maritime Security Law*. Leiden. Boston. 939 p.
14. Mazzoccoli M., Altosole M., Vigna V., Bosio B., Arato E. 2020. Marine Pollution Mitigation by Waste Oils Recycling Onboard Ships: Technical Feasibility and Need for New Policy and Regulations. – *Front. Mar. Sci.* P. 1-7. DOI: <https://doi.org/10.3389/fmars.2020.566363>.
15. Mednikov V.A. Poljarnyj kodeks. *Popytka kriticheskogo osmysleniya [Московский журнал международного права]*. 2016. URL: https://russiancouncil.ru/common/upload/6_Mednikov.pdf (accessed date: 17.04.2025). (In Russ.)
16. Pen'ko S.A. Morskoe piratstvo: problemy privlecheniya k otvetstvennosti na mezhdunarodnom urovne i implementacija norm v rossijskoe zakonodatel'stvo. [Maritime piracy: problems of bringing to justice at the international level and implementation of norms in Russian legislation]. – *Probely v rossijskom zakonodatel'stve [Gaps in Russian legislation]*. 2011. № 6. P. 21-26. (In Russ.)
17. Petrov A.P., Zhivljuk G.E. Jekologicheskaja bezopasnost'. Ogranichenie vybrosov sery sudovymi jenergeticheskimi ustanovkami. Environmental safety. [Limiting sulfur emissions from ship power plants]. – *Vestnik gosudarstvennogo universiteta morskogo i rechnogo flota im. admirala S.O. Makarova [Bulletin of the Admiral S.O. Makarov State University of the Marine and River Fleet]*. 2019. № 1. P. 130-145. (In Russ.)
18. Romashev Ju.S. *Bor'ba s piratstvom i voozruzhjonnym razboem na more (pravovye osnovy i praktika) [Combating piracy and armed robbery at sea (legal framework and practice)]*. 2-e izd., ispravl. i dop. Moszov: TransLit. 2013. 336 p. (In Russ.)
19. Sokolova N.A. Mezhdunarodnoe arkticheskoe nauchnoe sotrudnichestvo: institucionalizacija pravovogo rezhima. [International Arctic scientific cooperation: institutionalization of the legal regime]. – *Aktual'nye problemy rossijskogo prava [Actual problems of Russian law]*. 2020. № 9. P. 120-130. (In Russ.)
20. Statuto A.I. Obzor roli arkticheskogo sudohodstva i obespechenie ego jekologicheskoy bezopasnosti. [Review of the role of Arctic shipping and ensuring its environmental safety]. – *Rossijskaja Arktika [Russian Arctic]*. 2020. № 2. P. 5-16. (In Russ.)
21. Teterin A.V. Pravovye osnovy obespecheniya social'no-jekonomicheskogo razvitija Arkticheskoy zony. [Legal basis for ensuring the socio-economic development of the Arctic zone]. – *Pravo i gosudarstvo: teorija i praktika [Law and the State: theory and practice]*. 2022. № 12 (216). P. 134-136. http://doi.org/10.47643/1815-1337_2022_12_134. (In Russ.)
22. Vasil'ev S.A. Mezhdunarodno-pravovye mery obespecheniya bezopasnosti moreplavaniya [International legal measures to ensure the safety of navigation]. – *Moskovskij zhurnal mezhdunarodnogo prava [Moscow Journal of International Law]*. 2021. № 1. P. 81-88. DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2021-1-81-88>. (In Russ.)
23. Viana M., Hammings P., Colette A. [et al.]. 2014. Impact of maritime transport emissions on coastal air quality in Europe. – *Atmospheric Environment*. Vol. 90. P. 96-105. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.atmosenv.2014.03.046>.
24. Vitolina E.I. Pravovoe regulirovanie protivodejstviya piratstvu na more [Legal regulation of countering piracy at sea]. – *Okeanskij menedzhment [Ocean management]*. 2021. № 1 (10). P. 29-38. (In Russ.)
25. Vylegzhanin A.N., Berkman P.A., Zhuravleva I.P., Solov'eva A.V. *Sotrudnichestvo i sostjazatel'nost' gosudarstv v Arktike: potencial mezhdunarodnogo prava i nauchnoj diplomatii [Cooperation and competitiveness of States in the Arctic: the potential of international law and scientific diplomacy]*. Moscow: MGIMO. 2021. 59 p. (In Russ.)
26. Vylegzhanin A.N., Dudykina I.P. Konvencija OON po morskomu pravu i pravovoj rezhim arkticheskogo shelf'a. – *Vestnik VGU. Serija: Pravo [Bulletin of the VSU. Series: Law]*. 2017. № 1 (28). P. 284-302. (In Russ.)
27. Zajkova S.N., Titov A.V. Pravovoj status vneshnego kapitana avtonomnogo nadvodnogo morskogo sudna

[Legal Status of the External Captain of an Autonomous Surface Vessel]. – *Transport Rossijskoj Federacii [Transport of the Russian Federation]*. 2018. № 5 (78). P. 50-53. (In Russ.)

28. Zhuravel' V.P. Arkticheskij sovet: osnovnye vehi razvitija (k 25-letiju obrazovanija) [The Arctic Council: Key Milestones in Development (on the 25th Anniversary of Its Formation)]. – *Arktika i Sever [The Arctic and the North]*. 2022. № 46. P. 220-233. (In Russ.)

Информация об авторах

About the Authors

Юрий Владимирович МИШАЛЬЧЕНКО

доктор юридических наук, доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры европейских исследований Санкт-Петербургского государственного университета, профессор кафедры международного и гуманитарного права, Северо-Западный институт управления (филиал) Российской Академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации

Средний пр-т Васильевского о-ва, 57/43, Санкт-Петербург, 199178, Российская Федерация

myv2008@mail.ru

ORCID:0000-0002-2162-0191

Тимофей Николаевич ДОВБУШ

кандидат юридических наук, доцент кафедры государственно-правовых дисциплин, Санкт-Петербургский институт (филиал) федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Всероссийский государственный университет юстиции (РПА Минюста России)»

Басков пер., 16, Санкт-Петербург, 191014, Российская Федерация

dovbushtimofey@mail.ru

ORCID: 0000-0001-8676-1107

Yury V. MISHALCHENKO

Doctor of Law, Doctor of Economics, Professor, Professor of the Department of European Studies at St. Petersburg State University, Professor of International and Humanitarian Law Department, North-West Institute of Management of Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration

57/43, Sredny Ave. Vasilyevsky Island, St. Petersburg, Russian Federation, 199178

myv2008@mail.ru

ORCID: 0000-0002-2162-0191

Timofey N. DOVBUSH

Candidate of Law Sciences, Associate Professor of the Department of State and Legal Disciplines of the St. Petersburg Institute (branch) of the Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Education "All-Russian State University of Justice (RPA of the Ministry of Justice of Russia)"

16, Baskov Ln., St. Petersburg, Russian Federation, 191014

dovbushtimofey@mail.ru

ORCID: 0000-0001-8676-1107