



DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2026-2-227-238>

Исследовательская статья
УДК: 341.1/8
Поступила в редакцию: 19.03.2026
Принята к публикации: 15.06.2026

Иван Андреевич ПИНЧУК

Всероссийская академия внешней торговли Министерства
экономического развития Российской Федерации
Воробьевское шоссе, 6а, Москва, 119285, Российская Федерация
vano.pinchuk@gmail.com
ORCID 0009-0000-5909-8960

Владимир Михайлович ШУМИЛОВ

Всероссийская академия внешней торговли Министерства
экономического развития Российской Федерации
Воробьевское шоссе, 6а, Москва, 119285, Российская Федерация
VShumilov@vavt.ru
ORCID 0000-0002-5247-6284

СОЧЕТАНИЕ ТРАНСНАЦИОНАЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ И НОРМ МЕЖДУНАРОДНОГО ПРАВА В ОБЕСПЕЧЕНИИ РЕЖИМОВ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ

ВВЕДЕНИЕ. В статье раскрывается взаимодействие международно-правовых режимов морских перевозок с транснациональным регулированием, создаваемым частными операторами. В действительности нормы международных договоров образуют базовый каркас порядка на рынке морских перевозок, тогда как повседневная коммерческая практика регулируется другими нормативными блоками, преимущественно транснациональными нормами, создаваемыми западными корпорациями, зачастую монопольно или разделив между собою рынки. В первую очередь это касается сфер фрахтования и страхования морских перевозок. Таким образом, глобальный рынок морских перевозок и порядок на нем состоит как минимум из двух уровней управления: международно-правового и транснационального регулирования. При этом

«нижний» уровень более переменчив и политизирован: он способен как укреплять общий порядок перевозок, так и ослаблять и даже существенно дезорганизовать его. Свою часть воздействия на порядок в сфере перевозок оказывают также политические нормы и национальное законодательство.

МАТЕРИАЛЫ И МЕТОДЫ. Исследование построено на сочетании формально-юридического и системного методов, позволяющих проанализировать нормы Конвенции Организации Объединенных Наций (далее – ООН) по морскому праву 1982 г. и актов ИМО (SOLAS, MARPOL, ISM Code, IMDG Code) не изолированно, а в их функциональном единстве. Дополнительно применялись сравнительно-правовой метод (для сопоставления подходов к регулированию фрахтования и страхования) и метод правового

моделирования (при анализе формирования «смешанных режимов» транзита). Особое внимание уделено методу анализа конкретных ситуаций, который на примере Ормузского пролива и антироссийских санкций позволил выявить механизмы трансформации транснационального регулирования под воздействием политических факторов.

РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ. Показательно, что антироссийские санкции со стороны западных государств и поведение находящихся под их контролем корпораций в части морских перевозок грузов иллюстрируют, как транснациональное регулирование, подчиняясь политическим интересам, утрачивает стабилизирующую функцию и само становится источником рисков. Результатом исследования является выявление конкретного узла правовой неопределенности: в вопросах транзитного прохода через стратегические проливы рамки Конвенции ООН по морскому праву (ч. III, ст. 37–44) вступают в сложное соотношение с фактом неучастия отдельных прибрежных государств (на примере Ирана) и с неоднозначностью обычных норм. На примере Ормузского пролива показано, что приоритет логики национальной безопасности и контрмер может формировать локальный «смешанный режим» транзита, где временно действуют международные договоры,

обычаи, национальные предписания и политические решения.

ОБСУЖДЕНИЯ И ВЫВОДЫ. Сложившаяся ситуация на глобальном рынке морских перевозок ведет к выводу о необходимости усиления межгосударственного регулирования, в том числе через создание региональных нормативных комплексов в рамках незападных объединений (БРИКС, Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС)), способных составить конкуренцию доминирующим транснациональным корпорациям в деле регулирования рынков перевозок.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: международное право; транснациональное регулирование; морские перевозки; порядок морских перевозок; фрахтование; страхование; системные риски; БРИКС

ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ: Пинчук И.А., Шумилов В.М. 2026. Сочетание транснационального регулирования и норм международного права в обеспечении режимов морских перевозок грузов. – *Московский журнал международного права*. № 2. С. 227–238. DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2026-2-227-238>

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

INTERNATIONAL AND NATIONAL LAW

DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2026-2-227-238>

Ivan A. PINCHUK

Russian Foreign Trade Academy Ministry
of Economic Development
6a, Vorobyovskoe Highway, Moscow, Russian Federation, 119285
vano.pinchuk@gmail.com
ORCID 0009-0000-5909-8960

Vladimir M. SHUMILOV

Russian Foreign Trade Academy Ministry
of Economic Development
6a, Vorobyovskoe Highway, Moscow, Russian Federation, 119285
VShumilov@vavt.ru
ORCID 0000-0002-5247-6284

Research article
UDC: 341.1/8
Received 19 March 2026
Approved 15 June 2026

INTERACTION OF TRANSNATIONAL REGULATION AND NORMS OF INTERNATIONAL LAW IN ENSURING THE REGIMES OF MARITIME CARRIAGE OF GOODS

INTRODUCTION. *This article explores the interaction between international legal regimes for maritime transport and the transnational regulation established by private operators. It demonstrates that the norms of international treaties form the foundational framework for order in the maritime transport market, while day-to-day commercial practice is governed by other normative blocks, predominantly transnational rules created by Western corporations, often operating in monopolistic or oligopolistic market structures. This is particularly evident in the spheres of chartering and insurance. Consequently, the global maritime transport market and its order are structured on at least two levels of governance: international legal regulation and transnational regulation. The "lower" level is more volatile and politicized; it can either reinforce the overall transport order or weaken, and even substantially disrupt, it. Political norms and national legislation also exert their own influence on order within the transport sector.*

MATERIALS AND METHODS. *The study is built on a combination of formal-legal and systemic methods, which allow for the analysis of the norms of the 1982 UN Convention on the Law of the Sea and IMO instruments (SOLAS, MARPOL, the ISM Code, and the IMDG Code) not in isolation, but in their functional unity. Additionally, the comparative legal method was applied (to compare approaches to regulating chartering and insurance) along with the legal modeling method (for analyzing the formation of "mixed regimes" of transit). Special attention is given to the case-study method, which, using the examples of the Strait of Hormuz and anti-Russian sanctions, made it possible to identify the mechanisms of transformation of transnational regulation under the influence of political factors.*

RESEARCH RESULTS. *Illustratively, the anti-Russian sanctions imposed by Western states and the conduct of corporations under their control in the sphere*

of maritime cargo transport demonstrate how transnational regulation, succumbing to political interests, loses its stabilizing function and itself becomes a source of risks. The result of this study is the identification of a specific nexus of legal uncertainty: concerning the transit passage through strategic straits, the framework provided by the UN Convention on the Law of the Sea (Part III, Arts. 37–44) enters into a complex relationship with the non-participation of certain coastal states (using Iran as an example) and the ambiguity of customary norms. The case study of the Strait of Hormuz demonstrates that the priority given to national security logic and countermeasures can lead to the formation of a local "mixed regime" for transit, where international treaties, customary law, national regulations, and political decisions operate concurrently.

DISCUSSION AND CONCLUSIONS. *The current situation in the global maritime transport market leads to the conclusion that there is a need to strengthen inter-state regulation, including through the creation of regional normative complexes within non-Western associations (BRICS, EAEU) capable of competing with the dominant transnational corporations in regulating transport markets.*

KEYWORDS: *international law; maritime transport; transnational regulation; Strait of Hormuz; chartering; insurance; systemic risks; BRICS*

FOR CITATION: Pinchuk I.A. Shumilov V.M. Interaction of Transnational Regulation and Norms of International Law in Ensuring the Regimes of Maritime Carriage of Goods. – *Moscow Journal of International Law*. 2026. No. 2. P. 227–238. DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2026-2-227-238>

The authors declare the absence of conflict of interest.

Введение

Морские перевозки грузов издавна регулируются на межгосударственном уровне международными договорами, формирующими международно правовые режимы судоходства. Согласно данным ЮНКТАД [UNCTAD 2025:131-151], они обеспечивают свыше 90% мировой торговли. Эти режимы охватывают вопросы безопасности мореплавания, охраны морской среды, правового статуса морских пространств, а также прохода через проливы, используемые для международного судоходства.

Вместе с тем фактический порядок осуществления перевозок не исчерпывается договорными правилами и политическими нормами [Шумилов 2017: 72–78]. Существенная часть повседневной организации перевозочного процесса обеспечивается правилами трансграничного действия, создаваемыми и поддерживаемыми негосударственными, частными структурами, в основном корпорациями западных государств. В первую очередь обращают на себя внимание сферы фрахтования и страхования морских судов и перевозимых грузов, где давно уже сложились правила, источниками которых являются профессиональные обыкновения и обычаи, типовые договоры, акты органов транснациональных корпораций (далее – ТНК), корпоративные нормы. В международной торговле совокупность подобных негосударственных норм традиционно обозначается термином *lex mercatoria*. Развивая эту доктринальную традицию, для обозначения специфического нормативного режима, складывающегося в сфере морских перевозок грузов (фрахтование, страхование, типовые проформы чартеров), предлагается использовать термин *lex comportatio* (от лат. *comportatio* – перевозка, транспортировка). Данный термин призван подчеркнуть отраслевую обособленность транснационального регулирования в морском транспорте и избежать смешения с общей категорией *lex mercatoria*, охватывающей международные коммерческие отношения в целом. Специфика такого регулирования состоит в том, что он основано на правилах, создаваемых частными участниками отношений международного характера в тех сферах, которые не регулируются ни международным правом, ни национальным правом, либо регулируются по принципу «разрешено все, что прямо не запрещено». Таким образом, транснациональное регулирование заполняет

пробелы в указанных системах права и служит неким нормативным дополнением к ним в решении задачи наведения порядка. Международное право, совместно с национальным правом и с транснациональным регулированием в итоге обеспечивают единый *порядок* перевозок, единообразие и предсказуемость коммерческой практики [Лукашук 2010:178-181].

В совокупность нормативных актов, нормы которых из разнородных режимов исторически создавали и создают целостное единство всего глобального порядка морской перевозки грузов, попадают, наряду с Конвенцией ООН по морскому праву (1982):

- Международная конвенция по унификации некоторых правил, связанных с коносаментом, или Гаагские правила (1924); Конвенция унифицировала практику, касающуюся коносаментов и ответственности перевозчиков;
- Гаагско-Висбаденское дополнение, расширившее Гаагские правила (1968);
- Конвенция ООН о морских грузовых перевозках, или Гамбургские правила (1978), заменившая предыдущее регулирование более жесткими правилами;
- Роттердамские правила (2008), обновившие Гамбургские, с учетом новейших технологических возможностей.

Сравнительный анализ этих режимов проведен в работах Ф. Берлингьери [Берлингьери 2009:5-12], а также И.А. Русинова и Н.В. Щербинина [Rusinov, Shcherbinin 2024:38-47], а также А.Г. Чепурного [Чепурной 2025:45-53] и В.Н. Ковалёва [Коваль 2022].

Унифицированные правила, наработанные практикой частных перевозчиков, касаются различных сторон всей картины перевозок грузов разнородными судами: перевозки внавалку, контейнерами, крупногабаритными грузами; заключения контрактов (договоров), в том числе на фрахт и страхование судов и грузов; маршрутов; цен за услуги; типов груза и его доставки; контроля над судном; взаимоотношений с отправителями; прав и обязанностей сторон; требований к оформлению и документации; вопросов безопасности, нанесения ущерба и ответственности; форс-мажорных обстоятельств и минимизации рисков. Специально оговариваются особые риски: военные, политические риски, связанные с пиратством. В настоящее время происходит переход на электронные документы и на цифровизацию процессов перевозки [Коловский 2025:105-115].

Цель данной статьи – показать взаимодействие международно правовых режимов морских перевозок с транснациональным регулированием в сопредельных сферах посредством норм, созданных и применяемых транснациональными корпорациями (в частности, и прежде всего в сфере фрахтования и страхования). Сочетание различных методов регулирования отношений в сфере морских перевозок, с одной стороны, создает в итоге более или менее устойчивый глобальный нормативный режим перевозок, а с другой стороны, часто нарушает (дезорганизует) этот режим волею транснациональных корпораций, находящихся под контролем и защитой западных государств.

Фактор международно-правового регулирования морских перевозок

В сложившемся глобальном симбиозе норм многосторонних международных договоров и норм транснационального регулирования международное право играет роль основополагающего регулятора всей сложившейся системы морских перевозок грузов, ее фундамента. В результате сформировался глобальный институт международного права, содержащий базовые правила торгового мореплавания и перевозок, включая линейное и трамповое судоходство: перевозки различными типами судов: контейнеровозами, танкерами, балкерами и т.п., разнообразных видов грузов: наливных, сыпучих, генеральных и др. Этот международно-правовой *порядок* морских перевозок как система базовых рамок и гарантий обеспечивается государствами. Поддержание глобального порядка международных перевозок – это цель и итог взаимодействия государств в данной сфере.

Комплексный анализ достижений и проблем Конвенции ООН по морскому праву представлен в коллективной монографии под редакцией Т. Каминьски и К. Карски [Kaminski, Karski 2025:120-145], а также в работе Н. Кляйн [Klein 2022:85-102].

В состав международно-правового института морских перевозок входят нормы, касающиеся: (1) безопасности мореплавания и технических стандартов; (2) предотвращения загрязнения с судов и экологических требований; (3) правового статуса морских пространств и свободы судоходства; (4) специальных режимов для отдельных зон и коммуникаций, включая проливы, используемые для международного судоходства. В этом же ряду стоят многосторонние международные договоры, которые унифицируют национальное законодательство государств в части морских перевозок грузов¹. В то же время в частноправовой сфере отношений международного характера функционируют нормативные режимы, не унифицированные в национальном праве государств, в частности режимы фрахтования, страхования морских перевозок [Черчилль, Лоу 1999].

Главная проблема, которая стала очевидной в XXI в., заключается сегодня в обнаружившейся недостаточности и пробельности международного права (как отмечено в [Шумилов 2020]) применительно к глобальному режиму морских перевозок. Международно-правовой каркас порядка перевозок казался стабильным и эффективным, пока рядом, как придаточные ремни, исправно функционировали внешне незаметные нормативные блоки, в рамках которых определялась «технология» коммерческой перевозки, то есть существенная часть условий перевозочного процесса: коммерческие ставки, распределение части рисков, стандартные условия договоров.

¹ Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (СОЛАС-74): заключена в Лондоне 1 ноября 1974 г. – *United Nations Treaty Series*. Vol. 1184. P. 2. Вступила в силу 25 мая 1980 г.; Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ-73/78): заключена в Лондоне 2 ноября 1973 г. – *United Nations Treaty Series*. Vol. 1340. P. 184. С изм. и доп. от 17 февраля 1978 г.; Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте (Гаагские правила): заключена в г. Брюсселе 25 августа 1924 г. – *League of Nations Treaty Series*. Vol. 120. P. 155. Вступила в силу 2 июня 1931 г.; Протокол 1968 г. к Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 г. (Правила Висби): подписан в Брюсселе 23 февраля 1968 г. – *United Nations Treaty Series*. Vol. 1412. P. 128. Вступил в силу 23 июня 1977 г.; Конвенция ООН о морской перевозке грузов (Гамбургские правила): заключена в Гамбурге 31 марта 1978 г. – *United Nations Treaty Series*. Vol. 1695. P. 3. Вступила в силу 1 ноября 1992 г.; Конвенция ООН о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов (Роттердамские правила): заключена в Роттердаме 23 сентября 2008 г. – *Официальный сайт ООН*. URL: <https://uncitral.un.org/ru/texts/transportgoods> (дата обращения: 15.03.2026); Конвенция о кодексе поведения линейных конференций: заключена в Женеве 6 апреля 1974 г. – *United Nations Treaty Series*. Vol. 1334. P. 15. Вступила в силу 6 октября 1983 г.

Однако теперь, в условиях трансформации международной системы [Прогнозы развития ... 2026:6-21], ясно, что придаточные нормативные блоки, созданные преимущественно западными транснациональными корпорациями, перестали выполнять прежние вспомогательные и автономные функции поддержания единого порядка на рынке перевозок, подрывая и международно-правовой порядок.

Фактор транснационального регулирования морских перевозок

Итак, другой – как бы «нижней» – частью нормативной надстройки, управляющей порядком в глобальной системе морских перевозок грузов, является инструментарий транснационального регулирования, т.е. нормы, созданные соответствующими транснациональными корпорациями, регулирующие отношения международного характера за пределами юрисдикции государств [Галенская 2022:5]. В отличие от международного права, эти правила не образуют иерархичной системы; это скорее совокупность разнородных норм, объединяемых лишь общим источником (частные корпорации) и сферой действия (морские перевозки). Наиболее заметными сферами, обладающими такой нормативной автономией, является деятельность по фрахтованию морских судов и по страхованию судов и грузов [Косовская 2020:46]. Каждая из сфер почти монополично управляется конгломератом «нормотворцев», давно специализирующихся на профессиональной деятельности на данных рынках коммерческих услуг. В случае коллизий норм национального права для их разрешения применяются соответствующие международные договоры. Спорные ситуации по контрактам (договорам) разрешаются традиционным в таких случаях способом – в арбитражном порядке или в национальных судах.

В сфере *фрахтования* морских судов наиболее известны такие судоходные компании, как: Maersk (Дания); MSC – Mediterranean Shipping Company (Швейцария); Harpag-Lloyd (Германия); HMM (Южная Корея); FESCO (Россия).

В сфере страхования морских судов и грузов наиболее известны и влиятельны компании: Gard (Норвегия); NorthStandard (Великобритания); The UK P&I Club (Великобритания).

Именно эти и такие многонациональные предприятия (ТНК) выступают основными субъектами отношений по морской перевозке

грузов, фрахтованию судов и страхованию судов и грузов, руководствуясь, международными обычными и обычаями, унифицированными правилами, договорами и собственными актами [Шмелева 2018:136]. Организационно-нормативное управление данными компаниями рынков услуг по морским перевозкам привело к формированию целого ряда институтов транснационального права.

Природа и роль негосударственных регуляторов, включая *lex mercatoria* и мягкое право, раскрываются в исследованиях И.Д. Соболева [Соболев 2023:138-142], а также В.Н. Коваля, С.А. Васильева и Е.В. Годованик [Koval, Vasiliev, Godovanik 2025]. В отличие от общей *lex mercatoria*, *lex comportatio* фокусируется именно на морских перевозках, включая типовые проформы чартеров, правила P&I клубов и новые реалии: цифровизацию, санкционные ограничения.

Частные компании как субъекты транснационального регулирования

Глобальные линейные перевозчики, будучи ключевыми игроками в морских перевозках, не являются субъектами международного права несмотря на то что такую правосубъектность или намеки на нее встречаются в научной правовой литературе [Никитина, Михайлова 2019: 380-386]. ТНК не участвуют в создании норм международного права, не обладают привилегиями и иммунитетами, а споры с их участием разрешаются национальными судами или арбитражами [Шмелева 2018:138].

Частные корпорации, осуществляющие свою деятельность в сфере морских перевозок, находятся, по сути, в двух нормативных режимах. Первый – это национальные нормы соответствующих государств, унифицированные указанными международными договорами для отношений международного характера (в случае коллизий национальных норм используются нормы международного частного права). Вторым – это нормы, созданные самими корпорациями для регулирования отношений между собой, со своими партнерами, клиентами, участниками перевозок, – по тем вопросам, которые никак не регулируются ни национальным правом, ни международным правом. Этот нормативный блок – *lex comportatio* – не относится к мягкому праву (*soft law*) в классическом понимании: его обязательность проистекает не из государственного

признания, а из рыночной власти и контрактной практики создателей. При этом *lex comportatio* не претендует на статус системы в строгом юридическом смысле: это совокупность правил, порожденная множеством независимых нормотворцев (судоходных компаний, страховых клубов, отраслевых ассоциаций) и не обладающая внутренней иерархией или единством. Отдельные аспекты правосубъектности ТНК и унификации договоров фрахтования рассмотрены в трудах Л.Н. Галенской [Галенская 2022:150-160], В.А. Косовской [Косовская 2020:46-54], а также А.П. Никитиной и А.Д. Михайловой [Никитина, Михайлова 2019:380-386] и В.А. Шмелевой [Шмелева 2018:135-138], а также в исследовании деятельности линейных конференций [Русинов, Гаврилова, Нелогов 2016:56–66]. Систематическое изложение правового регулирования договоров морской перевозки грузов, фрахтования судов и коносаментов содержится в учебнике под редакцией Д.К. Лабина и В.Н. Коваля [Лабин, Коваль 2026:232-283].

Урок антироссийских санкций и военных действий на Ближнем Востоке для глобального регулирования морских перевозок

В настоящее время страны Запада осуществляют беспрецедентные ограничительные меры (санкции) против России по всем линиям отношений [Ратникова, Беликова 2024:68-81]. В мире идет трансформация всей международной системы и смена миропорядка, изменение баланса сил в международных отношениях. Уроки данных событий и процессов заключаются в том, что транснациональное регулирование, осуществляемое западными корпорациями, оказывается ненадежным и нестабильным в «трудные времена», во время чрезвычайных обстоятельств и в условиях резкой политической напряженности. Западные корпорации обслуживают интересы прежде всего «своих» государств, и как только наступает угроза этим интересам, корпорации сами нарушают тот *порядок*, который был создан их усилиями. Дезорганизация в сфере транснационального регулирования неизменно сказывается на дезорганизации международно-правового режима перевозок в целом. Становится

очевидной связь политического, международно-правового и транснационального регулирования одной и той же сферы международных отношений.

Антироссийские санкции выливаются, среди прочего, в ограничения в области экспортно-импортных отношений, в финансовой сфере (платежи и расчеты), в области морских перевозок. Российские участники перевозочной деятельности столкнулись с отказом в обслуживании и заключении контрактов/договоров на перевозку и страхование судов и грузов [Цветкова, Прошина, Лешедько 2024:300]. Политические и нормативные установки недружественных государств и практические действия ТНК по регулированию (дерегулированию) морских перевозок «работают» в одном пакете.

Другой пример ненадежности сложившихся рынков услуг морской перевозки, находящихся в сфере транснационального регулирования, дает развернувшаяся на Ближнем Востоке (март 2026) военный конфликт между США, Израилем и Ираном. Иран предпринял ответные военные действия и контрмеры: перекрыл транзитное судоходство через Ормузский пролив – наиболее оживленную транспортную артерию, по которой осуществляется около трети объемы морских перевозок, в основном энергоносителей (нефти и газа)².

Сфера транснационального регулирования, таким образом, отступила на второй план перед непосредственным воздействием государств на режим морских перевозок: вся деятельность по организации и осуществлению перевозок частными участниками данных отношений дезорганизована. В острые периоды возрастают риски, в частности, для морской перевозки, а они ведут к дополнительным переговорам, договорам, нормам, касающимся надбавок за возросший (военный) риск, пересмотру страхового покрытия и т.д. При отсутствии компенсирующего воздействия государств нестабильность рынков морских перевозок усиливается многократно.

Закрытие Ормузского пролива Ираном выдвигает на повестку и вопрос о регулировании государствами транзитного прохода через пролив. Согласно Конвенции ООН по морскому праву (ч. III; ст. 37-44) режим транзитного

² Blackwell S. The International Law of the Sea, the Straits of Hormuz and regional security. – *Rsdi.ae*. 2025. URL: <https://rsdi.ae/en/publications/the-international-law-of-the-sea-the-straits-of-hormuz-and-regional-security> (accessed date: 04.03.2026).

прохода не может быть приостановлен и предполагает свободу судоходства исключительно для целей непрерывного и быстрого транзита. Иран не является участником Конвенции и в силу неясности ситуации с международными обычаями в части транзита через Ормузский пролив, толкует ситуацию исходя из своей международно-правовой позиции и политических реалий. Так, в 2019 году Иран задержал в Ормузском проливе британский танкер *Stena Impero* по причине столкновения его с другим судном и неоказания помощи. Иран заявил о необходимости расследования инцидента. Таким образом проявилась иранская юрисдикция над Ормузским проливом и право Ирана толковать режим транзита по проливу. Можно сделать вывод, что в отдельных частях земных пространств, включая Океан, складываются локальные институты международно-правового, политического и транснационального регулирования, в данном случае привязанные к Ормузскому проливу. В более широком контексте проблема регионализации правового регулирования и ее взаимодействия с универсальными режимами освещена в работе В.Н. Ковалев, С.А. Васильева и Е.В. Годованик [Koval, Vasiliev, Godovanik 2025], а также в исследованиях по фрагментации международного права [Дьяченко 2024:24-43].

О роли государственного регулирования ряда аспектов режима морских перевозок

Пробельные сферы отношений, как только они начинают задевать существенные интересы государств, заполняются государственным (национальным) регулированием и международными политическими нормами. Эта закономерность характерна и для режимов морских перевозок. Так, Федеральная морская комиссия США осуществляет надзор за отдельными категориями перевозчиков, находящихся под контролем государства, и применяет к ним специальные регуляторные требования. Комиссия вправе реагировать на тарифные практики, если они не отвечают критериям справедливости и разумности³. Хотя данный механизм ориентирован

на внутренний рынок США, он демонстрирует принципиальную возможность публичного воздействия на ценообразование крупных перевозчиков в отношениях международного характера (о проблемах экстерриториального действия права см. [Рубанов 2024:88-97]). Учитывая, что законодательные акты США во многих случаях рано или поздно воспринимались международным правом (в частности, в праве ВТО), не исключено, что законодательная практика США в сфере морских перевозок положит начало соответствующему международно-правовому регулированию. А международно-правовое регулирование «отодвинет в сторону» транснациональное регулирование или заменит его.

Другой пример государственно-правового воздействия – это усиление контроля в государствах Европейского союза в отношении инвестиционного климата и режима портов: иностранным компаниям ограничено участие в капитале портовых терминалов (как это случилось в Гамбурге на основании решения правительства Германии по мотивам защиты общественного порядка и безопасности⁴).

Эти примеры показывают, что национальное законодательство также находится в довольно жесткой корреляции с международно-правовым, политическим и транснациональным регулированием.

В конкуренцию транснациональному регулированию как методу обеспечения порядка усиливается межгосударственное регулирование. В связи с этим целесообразно выделить некоторые направления деятельности в сфере морских перевозок, в которых возможно, желательно и целесообразно усиление именно международно-правового регулирования, дальнейшее развитие соответствующих институтов:

- предсказуемость судоходства в зонах повышенного риска, в том числе в отдельных регионах; это должны быть режимы обмена информацией, связи, взаимодействия при инцидентах (включая досмотры, задержания, предотвращение опасных сближений) и т.п.;

- формирование региональных нормативных институтов в сфере фрахта и страхования;

³ FMC Designates China's Anji Shipping as a State-Controlled Shipping Line. – *The Maritime Executive*. 2024. URL: <https://maritime-executive.com/article/fmc-designates-china-s-anji-shipping-as-a-state-controlled-shipping-line> (accessed date: 04.03.2026).

⁴ Cosco case shows: foreign direct investments are under increased scrutiny in Germany. – *Pinsent Masons*. 2022. URL: <https://www.pinsentmasons.com/out-law/news/investoren-aus-dem-ausland-werden-haeufiger-ueberprueft> (дата обращения: 04.03.2026).

- страховое обеспечение рисков, связанных с применением силы;
- унификация договоров перевозки грузов в части надбавок за военный риск и в кризисных ситуациях.

В незападной части нового миропорядка необходимо создавать и/или развивать нормативные институты и, соответственно, для этого:

- разработать региональные типовые формы чартеров и страховых оговорок, учитывающих интересы местных перевозчиков и грузовладельцев;
- создать межгосударственные страховые пулы для покрытия военных и политических рисков в соответствующих регионах;
- гармонизировать правила торгового мореплавания на двусторонней и многосторонней основе.

В перспективе такие региональные режимы способны не только дополнить, но и составить конкуренцию универсальным нормативным режимам, повышая устойчивость глобальной системы за счет ее диверсификации.

Региональные нормативные комплексы как альтернатива транснациональному регулированию

Управление рынками морских перевозок долгое время осуществлялось преимущественно западными транснациональными корпорациями. Их практика, как показали антироссийские санкции, обнаружила высокую степень политизированности. Для государств, остающихся вне западной нормативной орбиты, это порождает необходимость поиска собственных регуляторных механизмов. Одно из возможных решений – создание региональных нормативных комплексов в рамках незападных объединений, в первую очередь БРИКС и ЕАЭС.

В состав таких комплексов могут войти:

- разработка региональных типовых форм чартеров и страховых оговорок, ориентированных на интересы перевозчиков и грузовладельцев из стран-участниц;
- формирование межгосударственных страховых пулов (по модели западных R&I клубов, но с независимым управлением [Гаврилина 2023:52–60]);
- взаимное признание классификационных свидетельств и сертификатов соответствия;
- гармонизация правил торгового мореплавания на двусторонней и многосторонней основе.

В отличие от универсальных транснациональных норм, выстроенных под эгидой западных корпораций, региональные комплексы потенциально более устойчивы к внешнему политическому давлению и способны лучше обеспечить суверенные интересы участников. Отдельные элементы таких механизмов уже обсуждаются на площадках БРИКС (независимая расчетно-депозитарная инфраструктура, перестраховочная компания) и ЕАЭС (технические регламенты, дорожные карты общего транспортного пространства). Последовательное развитие этих институтов позволит создать конкуренцию доминирующим транснациональным нормам и повысить устойчивость глобальной системы морских перевозок за счет ее диверсификации.

Заключение

Проведенный анализ позволяет сформулировать следующие выводы.

1. *Порядок* на глобальном рынке морских перевозок обеспечивается сочетанием международно-правового, политического и транснационального регулирования в жестком взаимодействии с национальным законодательством. В условиях раскола миропорядка эффективность транснационального регулирования заметно ослабевает. Можно спрогнозировать, что международно-правовая компонента в этом сочетании будет возрастать.

2. Транснациональное регулирование как автономная система, с одной стороны, помогает международно-правовому регулированию в поддержании устойчивости и прогнозируемости порядка на рынке морских перевозок, а с другой стороны, будучи конъюнктурным, практико-ориентированным и политизированным явлением, способно быстро дезорганизовать порядок по «заказу» и/или в интересах контролирующих государств.

3. Государства, стоящие «за спиной» транснациональных компаний, управляющих рынками перевозок (включая фрахтование и страхование) нарабатывали практику сочетания международно-правового, политического и транснационального регулирования рынка в своих интересах. Российскому государству следовало бы также освоить эту практику в своих интересах.

4. Транснациональное регулирование любой сферы и любого аспекта морских перевозок может конкурировать с международно-

правовым, политическим и национально-правовым регулированием, однако роль и зоны действия транснационального регулирования будут постепенно уменьшаться, и не только по основаниям национальной безопасности и военных действий, но и по другим основаниям.

5. Ситуация с нормами морского права, касающимися Ормузского пролива и толкованием этих норм Ираном, позволяет сделать вывод, что глобальный режим морских перевозок дифференцирован и фрагментирован; в Ормузском проливе, как и в других регионах мира, идет образование и/или развитие особых – смешанных – режимов транзита: действуют «в пакете» нормы международного морского права, международ-

ные обычаи, нормы национального регулирования и политические нормы, опирающиеся на национальную безопасность Ирана, при приоритете норм Ирана в случаях военных действий.

Конкретные направления формирования региональных нормативных комплексов (типовые проформы, страховые пулы, взаимное признание, гармонизация правил) сформулированы в разделе «Региональные нормативные комплексы как альтернатива транснациональному регулированию». Их последовательное развитие способно составить конкуренцию доминирующим транснациональным нормам и повысить устойчивость глобальной системы морских перевозок за счет ее диверсификации.

Список литературы

- Берлингieri Ф. 2009. *Сравнительный анализ Гаагско-Висбийских правил, Гамбургских правил и Роттердамских правил*. Доклад на Генеральной ассамблее AMD. Марракеш. 5–6 ноября.
- Галенская Л.Н. 2022. *Правовое регулирование транснациональных отношений*. Санкт-Петербург: Изд-во СПбГУ. 316 с.
- Гаврилина И.А. 2023. Роль P&I клубов в системе страхования морских перевозок. – *Страховое право*. № 3. С. 52–60.
- Дьяченко А.С. 2024. Фрагментация международного права и морские перевозки. – *Московский журнал международного права*. № 1. С. 24–43.
- Камински Т., Карски К. (ред.). 2025. 40 лет Конвенции ООН по морскому праву: оценка и перспективы. Лондон: Routledge. 450 с.
- Кляйн Н. (ред.). 2022. *Нетрадиционное правотворчество в морском праве*. Оксфорд: Oxford University Press. 368 с.
- Коваль В.Н. 2022. Правовое регулирование морских перевозок грузов в условиях глобализации. Москва: КНОРУС. 288 с.
- Коваль В.Н., Васильев С.А., Годованик Е.В. *Международно-правовое регулирование деятельности государств в Большом Средиземноморском регионе*. – *Russian Journal of World Politics and Law of Nations*. 2025.
- Колосовский А.В. 2025. Международно-правовые аспекты цифровизации морских перевозок. – *Вестник международного права*. № 4. С. 105–115.
- Косовская В.А. 2020. Эффективность современного международно-правового регулирования морских перевозок грузов. – *Вестник МГПУ. Серия «Юридические науки»*. № 1. С. 46–54.
- Лабин Д.К., Коваль В.Н. (ред.). 2026. *Международное морское право: публичное и частное*. Москва: КНОРУС. 412 с.
- Лукашук И.И. 2010. *Международное право. Общая часть*. Москва: Волтерс Клувер. 432 с.
- Никитина А.П., Михайлова А.Д. 2019. Организация морских перевозок по договору фрахтования морского судна. – *Ученые записки Крымского федерального университета имени В.И. Вернадского. Юридические науки*. Т. 5 (71). № 3. С. 380–386.
- Прогнозы развития международного экономического права и международного правопорядка в XXI веке. Коллективная монография. 2026. Под ред. В.М. Шумилова. Москва: ВАВТ. 163 с.
- Ратникова Т.Н., Беликова Н.А. 2024. Антироссийские санкции в международной торговле. – *Российский внешнеэкономический вестник*. № 7. С. 68–81.
- Рубанов А.А. 2024. Экстерриториальное действие права в сфере морских перевозок. – *Журнал зарубежного законодательства и сравнительного правоведения*. № 6. С. 88–97.
- Русинов И.А., Гаврилова И.А., Нелогов А.Г. Деятельность линейных конференций накануне принятия Конвенции ООН о Кодексе поведения линейных конференций. – *Вестник Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова*. 2016. № 2 (36). С. 56–66.
- Русинов И.А., Щербинин Н.В. 2024. Международная практика регулирования линейных контейнерных перевозок в транспортной системе. – *Евразийская интеграция: экономика, право, политика*. Т. 18. № 1. С. 38–47.
- Соболев И.Д. 2023. Lex mercatoria and soft law as part of non-state sources of international sea transportation regulation. – *Современная наука: актуальные проблемы теории и практики. Серия: Экономика и право*. № 5. С. 138–142.
- Цветкова Д.Д., Прошина О.М., Лешедько Э.А. 2024. Оценка влияния антироссийских санкций на деятельность предприятий морского транспорта. – *Молодой ученый*. № 11 (510). С. 300–303. URL: <https://moluch.ru/archive/510/112008> (дата обращения: 20.03.2026).
- Черчилль Р.Р., Лоу А.В. 1999. *Морское право*. 3-е изд. Манчестер: Изд-во Манчестерского университета. 517 с.
- Чепурной А.Г. 2025. Эволюция правового регулирования ответственности морского перевозчика: от Гаагских к Роттердамским правилам. – *Международное публичное и частное право*. № 2. С. 45–53.

23. Шмелева В.А. 2018. Вопрос правосубъектности транснациональных корпораций в международном праве. – *Эпомен*. № 16. С. 135-138.
24. Шумилов В.М. 2017. Глобальная нормативная система и ее составляющие. – *Государство и право*. № 4. С. 72-78.
25. Шумилов В.М. 2020. *Международное право*. Москва: Юстиция. 508 с.
26. ЮНКТАД. Обзор морского транспорта, 2025: сохранение курса в турбулентных водах. 2025. Нью-Йорк: ООН. 154 с.

References

1. Berling'eri F. *Sravnitel'nyj analiz Gaagsko-Visbijskih pravil, Gamburskih pravil i Rotterdamskih pravil [Comparative Analysis of the Hague-Visby Rules, the Hamburg Rules, and the Rotterdam Rules]*. Doklad na General'noj assamblee AMD. Marrakesh. 5–6 noyabrya. 2009. (In Russ.)
2. Cherpurnoj A.G. Evolyuciya pravovogo regulirovaniya otvetstvennosti morskogo perevozchika: ot Gaagskih k Rotterdamskim pravilam [Evolution of Legal Regulation of Maritime Carrier Liability: From the Hague to the Rotterdam Rules]. – *Mezhdunarodnoe publichnoe i chastnoe pravo [International Public and Private Law]*. 2025. № 2. S. 45-53. (In Russ.)
3. Cherrhill' R.R., Lou A.V. *Morskoe pravo [Maritime Law]*. 3-e izd. Manchester: Izd-vo Manchesterskogo universiteta. 1999. 517 s. (In Russ.)
4. Cvetkova D.D., Proshina O.M., Leshed'ko E.A. Ocenka vliyaniya antirossijskih sankcij na deyatel'nost' predpriyatij morskogo transporta [Assessing the impact of anti-Russian sanctions on the activities of maritime transport enterprises]. – *Molodoj uchenyj [Young scientist]*. 2024. № 11 (510). S. 300-303. URL: <https://moluch.ru/archive/510/112008> (data obrashcheniya: 20.03.2026). (In Russ.)
5. D'yachenko A.S. Fragmentaciya mezhdunarodnogo prava i morskije perevozki [Fragmentation of International Law and Maritime Transport]. – *Moskovskij zhurnal mezhdunarodnogo prava [Moscow Journal of International Law]*. 2024. № 1. S. 24-43. (In Russ.)
6. Galenskaya L.N. *Pravovoe regulirovanie transnacional'nyh otnoshenij [Legal Regulation of Transnational Relations]*. Saint Petersburg: Izd-vo SPbGU. 2022. 316 s. (In Russ.)
7. Gavrilina I.A. Rol' P&I klubov v sisteme strahovaniya morskikh perevozok [The Role of P&I Clubs in the Marine Insurance System]. – *Strahovoe pravo [Insurance Law]*. 2023. № 3. S. 52-60. (In Russ.)
8. Kaminski T., Karski K. (red.). *40 let Konvencii OON po morskomu pravu: ocenka i perspektivy [40 Years of the UN Convention on the Law of the Sea: Assessment and Prospects]*. London: Routledge. 2025. 450 s. (In Russ.)
9. Klyajn N. (red.). *Netradicionnoe pravotvorchestvo v morskoy prave [Unconventional Lawmaking in the Law of the Sea]*. Oksford: Oxford University Press. 2022. 368 s. (In Russ.)
10. Kolosovskij A.V. Mezhdunarodno-pravovye aspekty cifrovizatsii morskikh perevozok [International legal aspects of the digitalization of maritime transportation]. – *Vestnik mezhdunarodnogo prava [International Law Bulletin]*. 2025. № 4. S. 105-115. (In Russ.)
11. Kosovskaya V.A. Effektivnost' sovremennogo mezhdunarodno-pravovogo regulirovaniya morskikh perevozok [The effectiveness of modern international legal regulation of sea freight transportation]. – *Vestnik MGPU. Seriya «Yuridicheskie nauki» [Moscow State Pedagogical Univ. Series "Legal Sciences"]*. 2020. № 1. S. 46-54. (In Russ.)
12. Koval' V.N. *Pravovoe regulirovanie morskikh perevozok v usloviyakh globalizatsii [Legal regulation of sea freight transportation in the context of globalization]*. Moscow: KNORUS. 2022. 288 s. (In Russ.)
13. Koval' V.N., Vasil'ev S.A., Godovanik E.V. *Mezhdunarodno-pravovoe regulirovanie deyatel'nosti gosudarstv v Bol'shom Sredizemnomorskom regione [International legal regulation of the activities of states in the Greater Mediterranean region]*. – *Russian Journal of World Politics and Law of Nations*. 2025. (In Russ.)
14. Labin D.K., Koval' V.N. (red.). *Mezhdunarodnoe morskoe pravo: publichnoe i chastnoe [International Maritime Law: Public and Private]*. Moscow: KNORUS. 2026. 412 s. (In Russ.)
15. Lukashuk I.I. *Mezhdunarodnoe pravo. Obshchaya chast' [International Law. General Part]*. Moscow: Volters Kluver. 2010. 432 s. (In Russ.)
16. Nikitina A.P., Mihajlova A.D. Organizaciya morskikh perevozok po dogovoru frahtovaniya morskogo sudna [Organization of Maritime Transportation under a Contract of Chartering a Seagoing Vessel]. – *Uchenye zapiski Krymskogo federal'nogo universiteta imeni V.I. Vernadskogo Yuridicheskie nauki [Scientific Notes of the Crimean Federal University named after V.I. Vernadsky. Legal Sciences]*. 2019. T. 5 (71). № 3. S. 380-386. (In Russ.)
17. *Prognozy razvitiya mezhdunarodnogo ekonomicheskogo prava i mezhdunarodnogo pravoporyadka v XXI veke [Forecasts for the Development of International Economic Law and International Legal Order in the 21st Century]*. Kollektivnaya monografiya. Pod red. V.M. Shumilova. Moscow: VAVT. 2026. 163 s. (In Russ.)
18. Ratnikova T.N., Belikova N.A. Antirossijskie sankcii v mezhdunarodnoj torgovle [Anti-Russian Sanctions in International Trade]. – *Rossiyskij vneshneekonomicheskij vestnik [Russian Foreign Trade Bulletin]*. 2024. № 7. S. 68-81. (In Russ.)
19. Rubanov A.A. Eksterritorial'noe dejstvie prava v sfere morskikh perevozok [Extraterritorial Effect of Law in the Sphere of Maritime Transport]. – *Zhurnal zarubezhnogo zakonodatel'stva i sravnitel'nogo pravovedeniya [Journal of Foreign Legislation and Comparative Law]*. 2024. № 6. S. 88-97. (In Russ.)
20. Rusinov I.A., Gavrilova I.A., Nelogov A.G. Deyatel'nost' linejnykh konferencij nakanune prinyatiya Konvencii OON o Kodekse povedeniya linejnykh konferencij [Activities of Liner Conferences on the Eve of the Adoption of the UN Convention on the Code of Conduct for Liner Conferences]. – *Vestnik Gosudarstvennogo universiteta morskogo i rechnogo flota imeni admirala S.O. Makarova [Bulletin of the Admiral S. O. Makarov State University of Maritime and Inland Shipping]*. 2016. № 2 (36). S. 56-66. (In Russ.)
21. Rusinov I.A., Shcherbinin N.V. Mezhdunarodnaya praktika regulirovaniya linejnykh kontejnernykh perevozok v transportnoj sisteme [International practice of regulating liner container shipping in the transport system]. – *Evraziyskaya integraciya: ekonomika, pravo, politika [Eurasian integration: economics, law, politics]*. 2024. T. 18. № 1. S. 38-47. (In Russ.)

22. SHmeleva V.A. 2018. Vopros pravosub"ektnosti transnacional'nykh korporacij v mezhdunarodnom prave [The Issue of Legal Personality of Transnational Corporations in International Law]. – *Epomen*. № 16. S. 135-138. (In Russ.)
23. SHumilov V.M. Global'naya normativnaya sistema i ee sostavlyayushchie [The Global Normative System and Its Components]. – *Gosudarstvo i pravo [State and Law]*. 2017. № 4. S. 72-78. (In Russ.)
24. SHumilov V.M. *Mezhdunarodnoe pravo [International Law]*. Moscow: YUsticiya. 2020. 508 s. (In Russ.)
25. Sobolev I.D. mercatoria and soft law as part of non-state sources of international sea transportation regulation [Lex mercatoria and soft law as part of non-state sources of international sea transportation regulation]. – *Sovremennaya nauka: aktual'nye problemy teorii i praktiki. Seriya: Ekonomika i pravo [Modern science: current problems of theory and practice. Series: Economics and law]*. 2023. Lex № 5. S. 138-142. (In Russ.)
26. YUNKTAD. Obzor morskogo transporta, 2025: sohranenie kursa v turbulentnykh vodah [UNCTAD. Maritime Transport Review 2025: Staying on Course in Turbulent Waters]. New York: UN. 2025. 154 s. (In Russ.)

Информация об авторах

Иван Андреевич ПИНЧУК

Соискатель, Всероссийская академия внешней торговли Министерства экономического развития Российской Федерации

Воробьевское шоссе, 6а, Москва, 119285, Российская Федерация

vano.pinchuk@gmail.com
ORCID 0009-0000-5909-8960

About the Authors

Ivan A. PINCHUK

Postgraduate student, Russian Foreign Trade Academy Ministry of Economic Development

6a, Vorobyovskoe Highway, Moscow, Russian Federation, 119285

vano.pinchuk@gmail.com
ORCID 0009-0000-5909-8960

Владимир Михайлович ШУМИЛОВ

Доктор юридических наук, профессор, Заслуженный юрист Российской Федерации, заведующий кафедрой международного права, Всероссийская академия внешней торговли Министерства экономического развития Российской Федерации

Воробьевское шоссе, 6а, Москва, 119285, Российская Федерация

VShumilov@vavt.ru
ORCID 0000-0002-5247-6284

Vladimir M. SHUMILOV

Doctor of Law, Professor, Honored Lawyer of the Russian Federation, Head of the Department of International Law, Russian Foreign Trade Academy Ministry of Economic Development

6a, Vorobyovskoe Highway, Moscow, Russian Federation, 119285

VShumilov@vavt.ru
ORCID 0000-0002-5247-6284