

## МЕЖДУНАРОДНОЕ МОРСКОЕ ПРАВО

DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2021-1-81-88>

Исследовательская статья  
Поступила в редакцию: 14.01.2021  
Принята к публикации: 17.03.2021

**Станислав Александрович ВАСИЛЬЕВ**

Севастопольский государственный университет

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

mnogoslov@mail.ru

ORCID: 0000-0003-2752-240X

# МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВЫЕ МЕРЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ СУДОХОДСТВА

**ВВЕДЕНИЕ.** Развитие общественных отношений в сфере международных торговых перевозок предъявляет новые требования к их безопасности. Настоящая работа представляет собой попытку анализа и комплексного осмысления существующих в данной сфере проблем, а также поиск путей их решения за счет совершенствования международно-правовых механизмов. Кроме того, предложены отдельные организационно-правовые меры для обеспечения безопасности морских перевозок, а также рассмотрены некоторые аспекты торгового мореплавания.

**МАТЕРИАЛЫ И МЕТОДЫ.** При подготовке настоящей работы рассматривались нормативные правовые акты как внутригосударственного, так и международного действия и позиции ученых – представителей различных стран. На основе имеющихся информационных материалов сопоставлены правовые нормы и практики их применения. В рамках этой работы использовались также методы анализа, дедукции и сравнительно-правовой метод. Смоделированы пути возможной оптимизации деятельности субъектов международного права, специализирующихся на проблематике обеспечения безопасности.

**РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ.** Ставится вопрос о необходимости объединения усилий различных субъектов для обеспечения комплексной безопасности торгового мореплавания, что может быть отражено в едином международно-правовом документе. При этом вовсе не обязательно делать акцент на императивных правоохранительных и иных карательных мерах. Вполне при-

менимы экономические и репутационные механизмы, стимулирующие деятельность государств по созданию необходимых условий для безопасного мореплавания в соответствующих водах.

**ОБСУЖДЕНИЕ и ВЫВОДЫ.** Применение этих предложений на практике способно оказать организационно-правовое воздействие на политику различных государств и отдельных субъектов коммерческой деятельности в части обеспечения максимальной защищенности самого широкого круга субъектов морских торговых перевозок.

**КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:** торговое мореплавание, морские перевозки, обеспечение безопасности, международно-правовое регулирование, морское право, защита интересов, морская политика, взаимодействие государств

**ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ:** Васильев С.А. 2021. Международно-правовые меры обеспечения безопасности судоходства. – Московский журнал международного права. № 1. С. 81–88. DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2021-1-81-88>

Статья была выполнена в рамках внутреннего гранта ФГАОУ ВО «Севастопольский государственный университет», Проект № 26/06-31 «Правовое регулирование финансовых, имущественных и организационных отношений в сфере торгового мореплавания».

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

## LAW OF THE SEA

DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2021-1-81-88>Research article  
Received 14 January 2021  
Approved 17 March 2021**Stanislav A. VASILIEV**

Sevastopol State University

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

mnogoslov@mail.ru

ORCID: 0000-0003-2752-240X

# INTERNATIONAL LEGAL MEASURES TO ENSURE THE SAFETY OF NAVIGATION

**INTRODUCTION.** *The development of public relations in the field of international trade transportation presupposes new conditions for their safety. This work represents a failure of an attempt to conduct such a study and a comprehensive understanding of the problems existing in this area, as well as the search for ways to solve them by international legal mechanisms. In parallel, certain organizational and legal measures were proposed, and the problems of certain aspects of merchant shipping were also raised.*

**MATERIALS AND METHODS.** *For the preparation of this work, the normative legal acts, both domestic and international, were considered, the positions of scientists – representatives of different states. A comparison of legal norms and practice of their application was carried out on the basis of available information materials. Within the framework of this work, methods of analysis, comparative legal method, deduction were also used. On this basis, the modeling of ways of possible optimization of the activities of subjects of international law, specializing in security issues, was carried out.*

**RESEARCH RESULTS.** *In essence, the content of the article is the main part devoted to the problems of ensuring the safety of maritime transportation, introductory and concluding parts. The latter reflects the main conclusion devoted to the formulation of the question of the possibility of combining the efforts of various actors to ensure the integrated safety of merchant shipping, which can be combined in a single international legal document. At the same time, it is not at all necessary to*

*place special emphasis on mandatory law enforcement and other punitive measures. Economic and reputational mechanisms are quite applicable, stimulating the activities of states to create all the necessary conditions for safe navigation in the relevant waters.*

**DISCUSSION AND CONCLUSIONS.** *The application of this proposal in practice can potentially have an organizational and legal impact on the policies of various states and individual subjects of commercial activity in terms of ensuring maximum protection of the widest range of subjects of sea trade.*

**KEYWORDS:** *merchant shipping, shipping, security, international regulation, maritime law, protection of interests, maritime policy, interaction of states, ecology of the sea*

**FOR CITATION:** Vasiliev S.A. International Legal Measures to Ensure the Safety of Navigation. – Moscow Journal of International Law. 2021. No 1. P. 81–88. DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2021-1-81-88>

**ACKNOWLEDGEMENTS:** *The article was prepared within the framework of the internal grant from Sevastopol State University, Project No. 26 / 06-31 “Legal regulation of financial, property and organizational relations in the field of merchant shipping”.*

*The author declares the absence of conflict of interests.*

## 1. Введение

В настоящее время морские перевозки играют огромную роль в транспортировке товаров. Эта составляющая общемировой логистики получает все большее развитие, общественные отношения усложняются, что влечет за собой необходимость трансформации нормативного правового регулирования. Активный товарный оборот предполагает серьезные финансовые потоки, а за ними – и раздел сфер влияния. За это влияние борются не только судовладельцы или крупные логистические корпорации, но и отдельные государства, традиционно считающиеся морскими. Один из способов такого влияния – координация процессов обеспечения безопасности, что фактически влечет за собой право применения силы, в том числе в отношении представителей иных государств. Безусловно, в ходе такой деятельности решаются многие важные задачи: сохранность кораблей и находящегося на них имущества, противодействие терроризму, соблюдение моряками действующего правового регулирования. Но соответствующие полномочия также могут быть использованы в политических целях – для усиления своего влияния в регионе, приносящего дополнительные выгоды. Чтобы избежать конфликтных ситуаций, целесообразно применять международно-правовые меры, однако некоторые государства все же пытаются оказывать определенное влияние на резидентов других держав.

В целом обеспечение безопасности торгового мореплавания предполагает создание условий для нормального осуществления морских перевозок с максимальным нивелированием возможных угроз от воздействия природных факторов, терроризма, неисправности кораблей и других рисков. Во избежание такого рода проблем действуют международные и внутригосударственные нормативные правовые акты [Никитина 2019:36], неукоснительное соблюдение которых и гарантирует сохранность жизни, здоровья людей, а также имущества.

Цель написания настоящей работы – анализ современных общественных отношений в области обеспечения безопасности торгового мореплавания, не охваченных или не полностью охваченных международным правовым регули-

рованием, а также концептуальные предложения по развитию права в указанной сфере.

В результате проведенного исследования делается вывод, что современные международные отношения в области обеспечения безопасности нуждаются в правовом регулировании, т. к. многие вопросы межгосударственного характера фактически решаются внутригосударственным законодательством некоторых стран. Это нельзя признать справедливым, исходя из основных принципов мирового сотрудничества держав [Li 2021:303–312]. Таким образом, при изучении общих проблем обеспечения безопасности, не охваченных международным правовым регулированием, выявлены некоторые аспекты, что позволило автору выработать рекомендации более частного порядка.

## 2. Проблемы взаимодействия государств в сфере обеспечения безопасности судоходства

Для решения вопросов обеспечения безопасности при осуществлении международных морских перевозок недостаточно участия одного государства, даже самого активного. Опыт показывает, что в подобных ситуациях объединение усилий разных государств дает положительные результаты [Anozie et al. 2019:190–207]. Например, обеспечением безопасности в Каспийском море занимаются одновременно несколько государств, что создает условия для очевидной стабильности мореплавания в регионе [Притчин 2015:77–80]. Значительным достижением в этой сфере, по мнению К.А. Бекашева и Д.К. Бекашева, является принятие Конвенции о правовом статусе Каспийского моря 2018 г.<sup>1</sup> Она способна улучшить ситуацию с обеспечением безопасности мореплавания в регионе после своего вступления в силу, тогда как решение вопросов отдельными государствами и даже двусторонними соглашениями не давали такого результата [Бекашев, Бекашев 2018:129–142].

Можно по-разному относиться к качеству и достаточности норм международного права [Лабин, Потье 2019:6–17], но далеко не все существующие, пусть даже безупречные, правила международного торгового мореплавания выполняются в полном объеме. Например, несколько лет назад отмечалось большое количество

<sup>1</sup> Конвенция о правовом статусе Каспийского моря от 12 августа 2018 г. – *Собрание законодательства Российской Федерации*. 2019. № 40. Ст. 5489.

нарушений соответствующих межгосударственных установлений турецкими властями. В частности, ученые констатируют нарушение Конвенции о режиме проливов от 20 июля 1936 г.<sup>2</sup> [Дремлюга 2013:1114]. Имеют место нарушения международных правил при стоянке судна на территории собственной страны<sup>3</sup>.

Государствам необходимо объединять усилия не только в правотворческой, но и в правоприменительной практике на международном уровне. Примечательны и эффективны в этом отношении двусторонние межгосударственные соглашения. С помощью таких документов может быть организовано взаимовыгодное сотрудничество между более и менее развитыми в области мореплавания странами. Также возможны совместные действия по навигационной и иной организационной помощи морьякам, находящимся в территориальных водах соответствующих государств. Примером может служить Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Грузия по обеспечению безопасности мореплавания в прибрежных водах Грузии от 9 октября 1993 г.<sup>4</sup> Другой пример, который демонстрирует качественное регулирование навигационного обеспечения мореплавания, – проект Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Украины о навигационно-гидрографическом обеспечении мореплавания в Черном и Азовском морях<sup>5</sup>.

Закключаются также соглашения по совместным проектам. Так, Россия и Китай с переменным успехом пытаются реализовать проект «Арктического Шелкового пути», который будет проходить по водам Северного Ледовитого океана, граничащим с Россией [Gladki et al. 2020].

Это может обеспечить безопасность предпринимательской деятельности резидентов Китая, оградив ее от негативного экономического воздействия других государств. Данный вопрос отчасти регулируется внутрикитайским законодательством, но с расчетом на сотрудничество с другими государствами. Обращает на себя внимание, что правовое регулирование КНР<sup>6</sup> дает возможность осуществления международного сотрудничества, когда речь идет об инвестиционной активности страны в прибрежных к Северному Ледовитому океану государствах, у которых недостаточно средств для реализации взаимовыгодных проектов, обеспечивающих безопасность судоходства в данном регионе [Емельянцеv, Валентей 2020:148]. Таким образом, следует ожидать международных соглашений с участием неарктического Китая по вопросам обеспечения безопасности торгового мореплавания в Арктической зоне<sup>7</sup>.

Некоторые шаги в данном направлении уже предпринимаются. Так, создана и функционирует береговая охрана в Восточной Азии, которая противодействует преступности в прибрежных водах морских азиатских стран, защищая при этом интересы каждого государства-участника [Kim 2018:313–334].

Необходимость такого международного органа очевидна, тем более что в Восточно-Китайском и Южно-Китайском морях нередко случаи непреднамеренного вторжения китайских моряков в территориальные воды Японии. Такие действия не направлены на развязывание конфликта и требуют компетентного регулирования. Оправданием китайским морякам может служить то обстоятельство, что Китай сравнительно недавно стал одной из ведущих морских

<sup>2</sup> Конвенция о режиме проливов от 20 июля 1936 г. – *Международное публичное право. Сборник документов*. Т. 1. Москва: БЕК. 1996. С. 28–31.

<sup>3</sup> Информационное письмо Президиума ВАС РФ от 13 августа 2004 г. № 81 «Обзор практики применения арбитражными судами Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации». – *Справочно-правовая система «КонсультантПлюс»*. Доступ: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_49120/da72e8dd94c7fc2e99ce57feb582f7a46f472253/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_49120/da72e8dd94c7fc2e99ce57feb582f7a46f472253/) (дата обращения: 17.12.2020).

<sup>4</sup> Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Грузия по обеспечению безопасности мореплавания в прибрежных водах Грузии от 9 октября 1993 г. – *Бюллетень международных договоров Российской Федерации*. 2006. № 12. С. 3–4.

<sup>5</sup> О подписании Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Украины о навигационно-гидрографическом обеспечении мореплавания в Черном и Азовском морях: Постановление Правительства Российской Федерации от 6 августа 1998 г. № 893. – *Собрание законодательства Российской Федерации*. 1998. № 33. Ст. 4057.

<sup>6</sup> China's Arctic Policy. 2018. URL: [http://english.www.gov.cn/archive/white\\_paper/2018/01/26/content\\_281476026660336.htm](http://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm) (accessed 12.12.2020).

<sup>7</sup> Подробнее о позиции КНР см.: [Вылегжанин и др. 2018:127–129].



держав и только начинает развивать национальные традиции в сфере культуры мореплавания [Koda 2016:86–108]. Морское развитие этого государства показывает, что в последние годы намечилось некоторое соревнование в области обеспечения безопасности на море между Китаем и Индией [Singh 2019:44–59].

Некоторые авторы обращают внимание на не вполне справедливые и обоснованные действия Китая, направленные на установление гегемонии в отношении морских энергетических ресурсов, и пренебрежение интересами менее сильных и масштабных государств [Strating 2020:97–116]. Вместе с тем отмечается снижение негативного воздействия КНР на другие крупные государства – Японию, Индию и др. [Liu 2020:9–27].

Политические действия способны привести к международным конфликтам, поэтому роль международного права в стабилизации напряженности между государствами, вызванной чаще экономическими факторами возрастает. В такого рода конфликтах некоторые государства принимают на себя роль арбитра – субъекта, способного установить порядок в регионе. Если с точки зрения противодействия преступности это может быть воспринято положительным образом, то на межгосударственном уровне возникает вероятность появления нового конфликта уже на почве притязаний отдельной страны на особую роль. В качестве такого арбитра при обеспечении безопасности на морях, омывающих восточные побережья Азии, выступает Япония [Hatakeyama 2019:466–481]. Хотя некоторые ученые за подобными действиями данного государства видят решение внешнеполитических задач, которые точно могут привести к конфликту [Debroux 2019:83–100].

Новые сферы общественных отношений, не урегулированные нормами международного права, становятся предметом внутригосударственного регулирования отдельных стран. Описанная выше ситуация имеет место, несмотря на функционирование подразделений Международной

морской организации, занимающихся проблемами обеспечения безопасности мореплавания (Комитет по безопасности мореплавания<sup>8</sup>, Юридический комитет и др.), и действие отдельных международных документов (Токийский Меморандум о взаимопонимании по контролю судов государством порта в Азиатско-Тихоокеанском регионе 1993 г.<sup>9</sup>, Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г. с дополнительными протоколами<sup>10</sup> и др.).

Также необходимо заметить, что в периоды нестабильности активно развивается преступность, в том числе в сфере морских правоотношений. Важно сохранять мир, порядок и добрососедские отношения между государствами, которые с помощью международно-правовых норм могли бы рационально распределить функции по обеспечению безопасности. С исторической точки зрения интересными в этом отношении представляются двусторонние и многосторонние соглашения Англии с Португалией и Испанией (1817 г.), Нидерландами (1818 г.), Швецией (1824 г.), Бразилией (1826 г.), США (1842 и 1862 гг.), Египтом (1877 и 1895 гг.), Турцией (1880 г.), Италией (1889 г.).

Вместе с тем, несмотря на действие ряда международных нормативных правовых актов, упоминавшихся выше, необходима детализация мер международно-правового характера для оптимизации организационных основ обеспечения безопасности на море [Глазова 2019:17]. Подчеркивается недостаточность правил, установленных Конвенцией о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства (SUA) от 10 марта 1988 г.,<sup>11</sup> и другими уже упоминавшимися в настоящей работе документами. Так, ученые предлагают распространить полномочия полиции ООН на морские перевозки или создать подобный орган, который противодействовал бы разного рода правонарушениям [Тишков, Лабин 2019:107–128].

На основании вышеизложенного предлагается установить на уровне международной кон-

<sup>8</sup> International Maritime Organization: Report to the Maritime Safety Committee. August 31, 2010. Para. 4.15. URL: <https://www.safety4sea.com/wp-content/uploads/2014/09/pdf/nav56-20-final-report.pdf> (accessed 20.12.2020).

<sup>9</sup> Меморандум о взаимопонимании по контролю судов государством порта в Азиатско-Тихоокеанском регионе от 1 декабря 1993 г. (с изм. и доп. от 29 октября 2013 г.). Доступ: <http://docs.cntd.ru/document/420375807> (дата обращения: 21.12.2020).

<sup>10</sup> Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г. (СОЛАС/SOLAS) от 1 ноября 1974 г. (ред. от 24 мая 2018 г.). – *Бюллетень международных договоров Российской Федерации*. 2011. Приложение № 1. Ч. 1. С. 3–211.

<sup>11</sup> Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства (SUA) от 10 марта 1988 г. (с изм. от 14 октября 2005 г.). – *Собрание законодательства Российской Федерации*. 2001. № 48. Ст. 4469.

венции государств Азиатского региона (включая Россию), с тем чтобы определить объем и содержание полномочий правоохранительных органов и вооруженных сил каждого государства-участника для повышения защищенности торгового мореплавания. В этой конвенции стоит предусмотреть создание международной организации (или наделение дополнительными полномочиями уже существующей), которая регулировала бы межгосударственные споры, связанные с обеспечением безопасности мореплавания в регионе, а также создание международных силовых структур по образцу береговой охраны в Восточной Азии и иных, подобных ей структур, компетентных в области обеспечения безопасности торгового мореплавания в других регионах. Также необходима детальная проработка экономических мер, способствующих заинтересованности государств в обеспечении безопасности в той части моря, которая находится в зоне их юрисдикции.

### 3. Заключение

Рассматривать вопрос обеспечения безопасности при осуществлении международно-

го торгового мореплавания нужно комплексно. Предложенные меры по формированию защищенности судов, экипажей и ресурсов могут найти отражение в одном общем документе. Речь не идет о некоем подобии международного морского уголовного кодекса, выстроенном по аналогии с разделом IX Уголовного кодекса Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ<sup>12</sup>. Необходимы действия скорее профилактического характера: оптимизация инвестиционной привлекательности, стимулирующая усиление внутригосударственных мер по обеспечению безопасности судоходства; экономическое сотрудничество между государствами, гарантированное обеспечительными мерами правоохранительного характера, когда способность государства создать защищенные механизмы ведения бизнеса влияет на его авторитет. Целесообразность этих действий должна оцениваться с учетом перспективы последствий, а не тяжести совершенных правонарушений.

### Список литературы

1. Бекашев К.А., Бекашев Д.К. 2018. Новый международно-правовой режим Каспийского моря. – *Труды ВНИРО*. Т. 174. С. 129–142.
2. Вылегжанин А.Н. [и др.]. 2018. Позиции неарктических государств в отношении правового режима Северного Ледовитого океана. – *Государство и право*. № 10. С. 124–135. DOI: 10.31857/S013207690002080-0
3. Глазова А.П. 2019. Историко-правовой анализ эволюции института принудительных мер правоохранительного характера на море: прошлое и настоящее. – *Международное публичное и частное право*. № 6. С. 15–19.
4. Дремлюга Р.И. 2013. Международно-правовой режим Черноморских проливов. – *Lex Russica*. Т. 95. № 10. С. 1107–1114.
5. 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
6. Лабин Д.К., Потье Т. 2019. Международное право должно быть международным. Размышления о книге Антеи Робертс «Является ли международное право международным?». – *Московский журнал международного права*. № 4. С. 6–17. DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2019-4-6-17>
7. Никитина А.П. 2019. Государственное регулирование деятельности морских портов (на примере ФГУП «Росморпорт»). – *Государственная власть и местное самоуправление*. № 10. С. 35–39. DOI: 10.18572/1813-1247-2019-10-35-39
8. Тишков С.А., Лабин Д.К. 2019. Институционализация полицейского миротворчества ООН. – *Вестник МГИМО Университета*. № 1. С. 107–128. DOI: <https://doi.org/10.24833/2071-8160-2019-1-64-107-128>
9. Притчин С.А. 2015. Сотрудничество России и ИРАНА в регионе Каспийского моря: новые тенденции и перспективы. – *Российско-иранские отношения. Проблемы и перспективы. Сборник статей международной конференции*. Под ред. Е.В. Дунаевой, В.И. Сажина. М.: Институт востоковедения РАН. С. 75–82.
10. Anozie C. [et al.]. 2019. Ocean governance, integrated maritime security and its impact in the Gulf of Guinea: a lesson for Nigeria's maritime sector and economy. – *Africa Review*. Vol. 11. Issue 2. P. 190–207. DOI: <https://doi.org/10.1080/09744053.2019.1631640>
11. Debroux T. 2019. The Abe administration's policy about the senkaku islands and a role theory. – *Journal Global Policy and Governance*. Vol. 8. No.1 P. 83–100. DOI: <https://doi.org/10.14666/2194-7759-8-1-005>
12. Gladki Yu.N. [et al.]. 2020. "Polar Silk road": Project implementation and geo-economic interests of Russia and China. – *IOP Conference Series: Earth and Environ-*

<sup>12</sup> Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ (ред. от 31 июля 2020 г.). – *Собрание законодательства Российской Федерации*. 1996. № 25. Ст. 2954.

- mental Science*. Vol. 434. No. 012009. DOI:10.1088/1755-1315/434/1/012009. URL: <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1755-1315/434/1/012009/pdf> (accessed 17.11.2020)
13. Hatakeyama K. 2019. A Middle Power's Roles in Shaping East Asian Security Order: Analysis of Japan's Engagement from a Normative Perspective. – *Australian Journal of Politics and History*. Vol. 65. Issue 3. P. 466–481. DOI: <https://doi.org/10.1111/ajph.12592>
  14. Kim S.K. 2018. The expansion of and changes to the national coast guards in East Asia. – *Ocean Development and International Law*. Vol. 49. Issue 4. P. 313–334. DOI: <https://doi.org/10.1080/00908320.2018.1502488>
  15. Koda Y. 2016. Maritime security in the region: SCS and ECS as key arenas for converging political interests. – *Asia-Pacific Review*. Vol. 23. Issue 2. P. 86–108. DOI: <https://doi.org/10.1080/13439006.2016.1256077>
  16. Li J. 2021. Development of BRICS cooperation mechanism in new geopolitical conditions. – *Proceedings of Topical Issues in International Political Geography*. Ed. by R. Bolgov [et al.]. Cham: Springer. P. 303–312. DOI: [https://doi.org/10.1007/978-3-030-58263-0\\_27](https://doi.org/10.1007/978-3-030-58263-0_27)
  17. Liu F. 2020. The recalibration of Chinese assertiveness: China's responses to the Indo-Pacific challenge. – *International Affairs*. Vol. 96. Issue 1. P. 9–27. DOI: <https://doi.org/10.1093/ia/iiz226>
  18. Singh S. 2019. The dilemmas of regional states: How southeast Asian states view and respond to India-China maritime competition. – *Asian Security*. Vol. 15. Issue 1. P. 44–59. DOI: <https://doi.org/10.1080/14799855.2019.1539819>
  19. Strating R. 2020. Small Power Hedging in an Era of Great-power Politics: Southeast Asian Responses to China's Pursuit of Energy Security. – *Asian Studies Review*. Vol. 44. Issue 1. P. 97–116. DOI: <https://doi.org/10.1080/10357823.2019.1681935>
  20. 1315/434/1/012009. URL: <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1755-1315/434/1/012009/pdf> (accessed 17.11.2020)
  7. Glazova A.P. Istoriko-pravovoi analiz evolyutsii instituta prinuditel'nykh mer pravoohranitel'nogo haraktera na more: proshloe i nastoyashchee [Historical and legal analysis of evolution of the institution of coercive law enforcement measures at sea: the past and the present]. – *Mezhdunarodnoe publichnoe i chastnoe pravo*. 2019. No. 6. P. 15–19. (In Russ.)
  8. Hatakeyama K. A Middle Power's Roles in Shaping East Asian Security Order: Analysis of Japan's Engagement from a Normative Perspective. – *Australian Journal of Politics and History*. 2019. Vol. 65. Issue 3. P. 466–481. DOI: <https://doi.org/10.1111/ajph.12592>
  9. Kim S.K. The expansion of and changes to the national coast guards in East Asia. – *Ocean Development and International Law*. 2018. Vol. 49. Issue 4. P. 313–334. DOI: <https://doi.org/10.1080/00908320.2018.1502488>
  10. Koda Y. Maritime security in the region: SCS and ECS as key arenas for converging political interests. – *Asia-Pacific Review*. 2016. Vol. 23. Issue 2. P. 86–108. DOI: <https://doi.org/10.1080/13439006.2016.1256077>
  11. Labin D.K., Potier T. Keeping international law international, a reflection on Anthea Roberts' "is international law international?" – *Moscow Journal of International Law*. 2019. No. 4. P. 6–17. DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2019-4-6-17>
  12. Li J. Development of BRICS cooperation mechanism in new geopolitical conditions. – *Proceedings of Topical Issues in International Political Geography*. Ed. by R. Bolgov [et al.]. Cham: Springer. 2021. P. 303–312. DOI: [https://doi.org/10.1007/978-3-030-58263-0\\_27](https://doi.org/10.1007/978-3-030-58263-0_27)
  13. Liu F. The recalibration of Chinese assertiveness: China's responses to the Indo-Pacific challenge. – *International Affairs*. 2020. Vol. 96. Issue 1. P. 9–27. DOI: <https://doi.org/10.1093/ia/iiz226>
  14. Nikitina A.P. Gosudarstvennoe regulirovanie deyatel'nosti morskikh portov (na primere FGUP "Rosmorport") [State regulation of seaport activities (on the example of federal state unitary enterprise "Rosmorport")]. – *Gosudarstvennaya vlast' i mestnoe samoupravlenie*. 2019. No. 10. P. 35–39 (In Russ.). DOI: 10.18572/1813-1247-2019-10-35-39
  15. Pritchins S.A. Sotrudnichestvo Rossii i Irana v regione Kaspiiskogo morya: novye tendentsii i perspektivy [Cooperation between Russia and Iran in the Caspian Sea Region: New Trends and Prospects]. – *Rossiisko-iranskii ot-nosheniya. Problemy i perspektivy. Sbornik statei mezhdunarodnoi konferentsii*. Pod red. E.V. Dunaevoi, V.I. Sazhina [Russian-Iranian relations. Problems and Prospects. Collection of articles of the international conference. Institute of Oriental Studies RAS. Ed. E.V. Dunaeva, V.I. Sazhin]. Moscow: Institut vostokovedeniya RAN Publ. 2015. P. 75–82. (In Russ.)
  16. Singh S. The dilemmas of regional states: How southeast Asian states view and respond to India-China maritime competition. – *Asian Security*. 2019. Vol. 15. Issue 1. P. 44–59. DOI: <https://doi.org/10.1080/14799855.2019.1539819>
  17. Strating R. Small Power Hedging in an Era of Great-power Politics: Southeast Asian Responses to China's Pursuit of Energy Security. – *Asian Studies Review*. 2020. Vol. 44. Issue 1. P. 97–116. DOI: <https://doi.org/10.1080/10357823.2019.1681935>
  18. Tishkov S.A., Labin D.K. Institutsializatsiya politseiskogo mirotvorchestva OON [Institutionalization of the UN Po-

## References

1. Anozie C. [et al.]. Ocean governance, integrated maritime security and its impact in the Gulf of Guinea: a lesson for Nigeria's maritime sector and economy. – *Africa Review*. 2019. Vol. 11. Issue 2. P. 190–207. DOI: <https://doi.org/10.1080/09744053.2019.1631640>
2. Bekyashev K.A., Bekyashev D.K. Novyi mezhdunarodno-pravovoi rezhim Kaspiiskogo moray [The new international regime of the Caspian Sea]. – *Trudy VNIRO*. 2018. Vol. 174. P. 129–142. (In Russ.)
3. Debroux T. The Abe administration's policy about the senkaku islands and a role theory. – *Journal Global Policy and Governance*. 2019. Vol. 8. No.1 P. 83–100. DOI: <https://doi.org/10.14666/2194-7759-8-1-005>
4. Dremlyuga R.I. Mezhdunarodno-pravovoi rezhim Chernomorskikh prolivov [International legal regime of the Black Sea straits]. – *Lex Russica*. 2013. Vol. 95. No. 10. P. 1107–1114. (In Russ.)
5. Emelyantsev V.P., Valentey S.D. Arktika v rakurse noveishikh zakonodatel'nykh initsiativ [Arctic in the light of the latest legislative initiatives]. – *Zhurnal rossiiskogo prava*. 2020. No. 2. P. 136–153. (In Russ.). DOI: 10.12737/jrl.2020.023
6. Gladki Yu.N. [et al.]. "Polar Silk road": Project implementation and geo-economic interests of Russia and China. – *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*. 2020. Vol.434. No. 012009. DOI:10.1088/1755-

lice Peacekeeping]. – *MGIMO Review of International Relations*. 2019. No. 1. P. 107–128. (In Russ.). DOI: <https://doi.org/10.24833/2071-8160-2019-1-64-107--128>

19. Vylegzhanin A.N. [et al.]. Pozitsii nearkticheskikh gosudarstv v otnoshenii pravovogo rezhima Severnogo

Ledovitogo okeana [Positions of the non-arctic states on the legal regime of the Arctic Ocean]. – *Gosudarstvo i pravo*. 2018. No. 10. P. 124–135. (In Russ.). DOI: 10.31857/S013207690002080-0

---

**Информация об авторе**

**Станислав Александрович Васильев,**  
кандидат юридических наук, доцент кафедры «Конституционное и административное право», Севастопольский государственный университет

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

[mnogoslov@mail.ru](mailto:mnogoslov@mail.ru)  
ORCID: 0000-0003-2752-240X

---

**About the Author**

**Stanislav A. Vasiliev,**  
Cand. Sci. (Law), Associate Professor at the Department of Constitutional and Administrative Law, Sevastopol State University

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

[mnogoslov@mail.ru](mailto:mnogoslov@mail.ru)  
ORCID: 0000-0003-2752