ИНСТИТУТ ЕВРОПЫ РОССИЙСКОЙ АКАДЕМИИ НАУК

125009, МОСКВА, МОХОВАЯ УЛ., 11-3
ТЕЛ.: +7(495)692-10-51/629-45-07
E-MAIL: europe-ins@instituteofeurope.ru
WWW.INSTITUTEOFEUROPE.RU

INSTITUTE OF EUROPE RUSSIAN ACADEMY OF SCIENCES

125009, MOSCOW, MOKHOVAYA ST.,11-3
TEL.: +7(495)692-10-51/629-45-07
E-MAIL: europe-ins@instituteofeurope.ru
WWW.INSTITUTEOFEUROPE.RU

Статья в журнале «Аналитические записки Института Европы РАН»
(Выпуск IV) № 46, 2026 (№ 457)

Международное морское право в условиях геополитического противостояния: возможности российской инициативы

Д.С. Тимошенко

Аннотация. *Автор исследует проблему дискриминационного применения положений Конвенции ООН по морскому праву против России и её торговых партнёров и предлагает ряд превентивных мер и механизмов преодоления кризисных явлений в условиях нарастающих противоречий РФ и НАТО.*

Ключевые слова: *РФ, КНР, США, ЕС, ЮНКЛОС, НАТО, свобода судоходства.*

Соглашение о морском биоразнообразии

Конвенция ООН по морскому праву (далее Конвенция, ЮНКЛОС от англ. *UN Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)*)[1] имеет неофициальное название «Конституция океанов» и устанавливает общий режим для мирового судоходства, распределения прав и юрисдикции государств в морских пространствах, мирного использования океанов и управления их ресурсами. *ЮНКЛОС* – базис международного морского права – ратифицирована 172 странами и расширена пакетами соглашений[2]. 17 января 2026 г. вступили в силу новейшие поправки – Соглашение о морском биоразнообразии в международных водах от 19 июня

Автор. Диана Сергеевна Тимошенко – кандидат экономических наук, старший научный сотрудник Отдела страновых исследований ИЕ РАН. Адрес: 125009, Россия, Москва, ул. Моховая, д. 11, стр. 3. E-mail: artemideus@gmail.com
http://doi.org/10.15211/analytics44620266673 EDN: https://www.elibrary.ru/MGEFLY

[1] IMO. United Nations Convention on the Law of the Sea. URL: https://www.imo.org/en/ourwork/legal/pages/unitednationsconventiononthelawofthesea.aspx (дата обращения: 31.10.2026).

[2] Соглашение об осуществлении Части XI UNCLOS от 1994 г. (ратифицировали 152 государства); Соглашение по рыбным запасам (UNFSA) от 1995 г. (96 стран); Соглашение о сохранении биоразнообразия в открытом море (BBNJ или High Seas Treaty) от 2023 г., вступило в силу в 2026 г. (104 государства).

2023 г. (*BBNJ*)[3]. К сожалению, они не устранили возможности для злоупотребления рядом норм Конвенции и не сформировали механизм пресечения предвзятого трактования норм морского права со стороны ЕС и США[4]. Напротив, ситуация только обостряется.

«Правовые войны» и дискриминационное использование положений ЮНКЛОС

В международной экспертной среде отмечаются неоднократные попытки использовать противоречия и недоработки международного морского права в качестве оружия. Особенно это касается положений ЮНКЛОС[5]. Подобные «правовые войны»[6,7] специалисты относят к гибридным видам борьбы, противостояния и использования «серой зоны» [8].

В морских «правовых войнах» чаще других фигурируют ст. 91, 92, 94, 110, 234 ЮНКЛОС и положения Конвенции о территориальном море 1958 г.[9], а также нормы обычного международного права. Искаженное толкование перечисленных норм позволяет производить досмотр и задержания коммерческих судов за «несоблюдение Конвенции» и затем отпускать их без предоставления доказательств нарушений, послуживших поводом к задержанию. При этом сроки задержания могут быть значительными, что позволяет создавать давление на страну противника, грузополучателя или тип морского транспорта (например, нефтяные танкеры), парализуя судоходство в выбранных районах мирового океана, что фактически представляет собой блокаду без официальных санкций СБ ООН. Механизм наказания страны, задержавшей судно, существует, но на практике судовладелец не может судиться сам по своим убыткам, иск за него подаёт государство флага. С учётом международного статуса дел оценка ущерба и судебное производство по убыткам может длиться годами, и судовладелец рискует обанкротится, не дождавшись решения.

Задержаниям по всему миру за последние четыре года подвергались суда РФ, КНР, Ирана, Греции, Венесуэлы, ОАЭ и других стран. Речь идёт не только о формальном флаге, под которым суда зарегистрированы, но и о фактических судовладельцах и экипажах. Задержания производились в рамках односторонних политико-экономических санкций, а формальным поводом служили бездоказательные обвинения в нарушении ЮНКЛОС.

---

[3] The Agreement under the United Nations Convention on the Law of the Sea on the Conservation and Sustainable Use of Marine Biological Diversity of Areas beyond National Jurisdiction (BBNJ Agreement). URL: https://www.un.org/bbnjagreement/en (дата обращения: 03.10.2026).

[4] Pogies, C. UNCLOS and the South China Sea Arbitration. Into Lawfare's Abyss? The German Journal on Contemporary Asia, 2017. Issue 143. Pp. 93–105.

[5] Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву. ООН. 10.12.1982. URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf (дата обращения: 03.10.2026).

[6] Marcinskas, E. U.S. v. PRC: Comparative Approaches to Lawfare in the South China Sea, Naval Law Review, 2025. Vol. 71. Pp. 198–223.

[7] The Strait of Hormuz Crisis: A Legal Perspective. A. Cucinschi. 02.05.2026. URL: https://e-arc.ro/en/2026/05/02/the-strait-of-hormuz-crisis-a-legal-perspective-2/ (дата обращения: 04.10.2026).

[8] McLaughlin, R. Different Pacta or Different Servanda? Grey-Zone Lawfare and Law of the Sea-Based Passage and Operational Rights, Ocean Development & International Law, 2024. Vol. 55. Issue 3. pp. 329–342. DOI: 10.1080/00908320.2024.2394615.

[9] UN. Конвенция о территориальном море и прилежащей зоне. 29.04.1958. URL: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/tsea.pdf (дата обращения: 03.10.2026).

Особый размах «правовые войны» против торгового судоходства России, а также Китая и Индии как конечных получателей углеводородов, приобрели в Балтийском, Северном и Средиземном морях, а также в Индийском и Атлантическом океанах. Наибольшую активность в задержаниях проявили Великобритания, Франция, Швеция, Финляндия, Германия, Дания, Эстония. Подрыв трубопроводов «Северный поток», после которого «правовые войны» против РФ получили распространение, не был расследован должным образом[10]: вину за произошедшее «коллективный Запад» просто возложил на Москву[11]. 7 января 2026 г. ВМС США в Атлантике захватили танкер *Marinera*[12,13] и причислили его к категории «*stateless*» или «*fake flag*», сославшись на ст. 91, 92, 110 Конвенции[14]. Танкер *Sea Owl I* (следовал из Бразилии в Приморск) был задержан 12 марта 2026 г. на Балтике у Треллеборга и удерживался Швецией семь месяцев, за которые Стокгольм не смог доказать причастность судна к «теневому флоту» и был вынужден отпустить его 12 октября[15].

Перечисленные инциденты объединяет применение односторонних санкций, большинство задержанных судов были причислены к «теневому флоту», в использовании которого обвиняют не только РФ, но и Иран, Китай и Венесуэлу. В качестве обоснования для задержания судов используются статьи Конвенции, обеспечивающие правовое регулирование: государственного статуса судна (ст. 92 и 94), реальной связи между судном и государством (ст. 91), судов без гражданства либо плавающих под ложным флагом (ст. 110), потенциального экологического ущерба (ст. 194, 211, 218, 234 и другие). ЮНКЛОС при этом однозначно требует не применять ее положения в дискриминационном порядке.

Государства, задерживающие суда, – члены НАТО и ЕС. В отношении стран-судовладельцев, стран-грузополучателей и стран преобладающего состава экипажа действовали и действуют односторонние санкции со стороны ЕС без одобрения и мандата ООН, что является дискриминацией под прикрытием следования нормам ЮНКЛОС. Государства ЕС в данном случае действуют в русле общей стратегии достижения своих внешнеполитических целей, используя «правовые войны» как инструмент давления на РФ.

При этом санкционные ограничения и применение норм ЮНКЛОС не стоит отождествлять: необходимо различать правовые основания досмотра судна, его задержания и

---

[10] Тимошенко, Д.С. Диверсии против критической подводной инфраструктуры на Балтике // Научно-аналитический вестник Института Европы РАН. 2025. № 2(44). С. 99–112. DOI 10.15211/vestnikieran2202599112.

[11] Denmark closes probe into Nord Stream blasts saying there's not enough grounds for a criminal case. The Hill. 26.02.24. URL: https://thehill.com/homenews/ap/ap-international/ap-denmark-closes-probe-into-nord-stream-blasts-saying-theres-not-enough-grounds-for-a-criminal-case/ (дата обращения: 28.10.2026).

[12] Заявление МИД России в связи с силовым захватом нефтяного танкера «Маринера». 08.01.2026. URL: https://mid.ru/ru/foreign_policy/news/2071707/ (дата обращения: 28.10.2026).

[13] What we know about the US seizure of a Russian-flagged oil tanker. 08.01.2026. URL: https://edition.cnn.com/2026/01/08/us/russia-oil-tanker-seizure-what-we-know-intl-hnk (дата обращения: 28.10.2026).

[14] Тимошенко, Д.С. Угрозы безопасности морского транспорта в Балтийско-Скандинавском макрорегионе: от крейсерства к блокаде // Транспортное право и безопасность. 2026. № 3(59). С. 189–200. https://doi.org/10.30932/2500-1868-2026-59-3-16.

[15] Swedish Coast Guard. Tanker Sea Owl 1 is allowed to leave Swedish waters. 12.10.2026. URL: https://www.kustbevakningen.se/en/more-news/tanker-sea-owl-1-is-allowed-to-leave-swedish-waters/ (дата обращения: 28.10.2026).

последующего применения санкционных мер. Такая дифференциация позволяет точнее оценивать правомерность действий отдельных государств и выявлять случаи политически мотивированного использования морского права.

По положениям части III ЮНКЛОС и п. 4 ст. 16 Конвенции о территориальном море 1958 г. [16] проливы, используемые для международного судоходства, должны быть всегда свободны для мирного и транзитного проходов. Ситуация с военной операцией США и Израиля против Ирана в Ормузском проливе периодически переходит в переговорную плоскость, где обе стороны (Вашингтон и Тегеран), не ратифицировавшие ни основополагающую Конвенцию 1982 г., ни соглашение к ней, стремятся установить контроль над этим важнейшим мировым проливом, взимать плату за проход и придать своим притязаниям международно-правовой статус. Прослеживается прямая аналогия с системой Датских проливов, где ЕС стремится установить одностороннюю регуляцию и выборочное блокирование судоходства. Все перечисленные проблемы представляют собой серьезный вызов для России и всего свободного судоходства в Мировом океане сегодня.

Различия в трактовках положений ЮНКЛОС

Положений Конвенции по-разному трактуются различными государствами, что порождает дополнительные противоречия и международно-правовые разногласия. Например, США и ЕС делают акцент на свободах навигации и судоходства, а Китай, Россия и Канада акцентируют права прибрежного государства и специальные основания для регулирования. США полагают, что ЮНКЛОС допускает военную деятельность и разведывательное наблюдение в исключительных экономических зонах (ИЭЗ) других государств[17], а Пекин придерживается более ограничительного подхода, так как это затрагивает национальную безопасность. США и другие страны, не ратифицировавшие ЮНКЛОС, при аргументации своих действий в случае необходимости нередко апеллируют к положениям Конвенции.

Особое место в международном морском праве отведено арктическим маршрутам. Ст. 234 и 8 Конвенции и нормы о международных проливах становятся предметом конкурирующих толкований применительно к Северному морскому пути (СМП) и Северо-Западному проходу (СЗП). Канада признает нормы международного морского права с широким пониманием собственных полномочий в Арктике и считает СЗП внутренними водами Канады, с чем не согласны США, рассматривая его как международный маршрут. Россия, аналогично Канаде, отстаивает расширенные регуляторные полномочия в отношении СМП, опираясь, среди прочего, на ст. 234 об экологическом регулировании судоходства в покрытых льдом районах. Расхождения с США и ЕС касаются международного статуса отдельных проливов, транзитного прохода и допустимых ограничений навигации.

[16] UN. Конвенция о территориальном море и прилежащей зоне. 29.04.1958. URL: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/tsea.pdf (дата обращения: 29.10.2026).

[17] США избирательно подходят к регулированию военной и разведывательной деятельности в ИЭЗ: они активно проводят разведку в ИЭЗ других стран, категорически пресекая аналогичную деятельность в своей ИЭЗ.

Обязательность международного арбитража также вызывает вопросы на международном уровне. Например, в случае спора Китая с Филиппинами по Южно-Китайскому морю Гаагский арбитраж признал ряд китайских притязаний несовместимыми с Конвенцией. Официальный Пекин, уделяющий особое внимание историческим правам, суверенитету и полномочиям прибрежного государства, не признал данное решение[18]. Позиция ЕС по ЮНКЛОС двойственна: Брюссель поддерживает ее как универсальную правовую основу, но часто использует ее положения для дискриминации или толкования в своих интересах. ЕС считает международный морской арбитраж и особенно решение 2016 г. (спор Китая с Филиппинами), обязательным для всех сторон и призывает соблюдать его[19].

BBNJ[20] предусматривает создание глобальной сети морских охраняемых районов, в чьих пределах правомерная деятельность (судоходство, глубоководная добыча ископаемых, прокладка подводной инфраструктуры и пр.) в международных водах может быть запрещена или ограничена, в том числе на шельфе. Россия, отмечая, что новый договор угрожает целостности правового режима мирового судоходства, ссылаясь на ограничение суверенных прав прибрежных государств на использование ресурсов континентального шельфа за пределами 200 морских миль и ведение иной деятельности, не ратифицировала соглашение, подчеркивая, что риски в итоговом тексте не были устранены[21].

BBNJ ратифицировало почти вдвое меньше стран, чем подписало ЮНКЛОС, что говорит о серьезных экономических, геополитических и юридических разногласиях. Очевидна необходимость реформы правового регулирования судоходства в Мировом океане. В условиях геополитической и геоэкономической напряженности по линии США–НАТО–ЕС[22] и «правовых войн» в судоходстве против РФ, КНР и Ирана перспективной видится разработка новой международной конвенции о справедливом море вне ООН с размещением ее институтов за пределами НАТО и ЕС. Подобные действия регулируются Венской конвенцией о праве международных договоров[23] и внутренними регламентами конкретных организаций и дипломатических конференций. Инициатором новой конвенции о справедливом море может выступить РФ: единолично (как входящая в тройку крупнейших морских держав по совокупности характеристик) или в тандеме с КНР и другими странами, входящими в межгосударственные объединения и организации (АТЭС, ШОС, БРИКС,

[18] The South China Sea Arbitration (The Republic of Philippines v. The People's Republic of China). Permanent Court of Arbitration. URL: https://pca-cpa.org/en/cases/7/ (дата обращения: 22.10.2026).

[19] Guilfoyle, D. The South China Sea Award: How Should We Read the UN Convention on the Law of the Sea? Asian Journal of International Law, 2018. 8(1), pp. 51-63. doi:10.1017/S2044251317000133.

[20] UN. Text of the BBNJ Agreement. URL: https://www.un.org/bbnjagreement/sites/default/files/2024-08/Text%20of%20the%20Agreement%20in%20English.pdf (дата обращения: 22.10.2026).

[21] О Соглашении на базе Конвенции ООН по морскому праву о сохранении и устойчивом использовании морского биологического разнообразия в районах за пределами действия национальной юрисдикции. МИД РФ. 13.10.2025. https://mid.ru/ru/foreign_policy/aktual_nyye_voprosy_mezhdunarodnogo_prava_pozitsiya_rossii/2053342/ (дата обращения: 22.10.2026).

[22] Тимошенко, Д.С. Северный путь Д. Трампа // Россия и Америка в XXI веке. 2026. № 2. DOI 10.18254/S207054760038634-4.

[23] Венская конвенция о праве международных договоров. 23 мая 1969 г. URL: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/law_treaties.shtml (дата обращения: 22.10.2026).

АСЕАН). Разработка конвенции возможна на базе регионального союза (например, АСЕАН), специализированных ведомств или межгосударственных саммитов.

Вместе с тем разработка нового международного договора не должна рассматриваться как автоматическая замена ЮНКЛОС. Для стран, заинтересованных в свободе судоходства, принципиально важно сохранить универсальные нормы Конвенции и одновременно добиваться их более последовательного применения. Поэтому первым шагом инициативы могла бы стать выработка общей позиции по правовым основаниям досмотра и задержания торговых судов, гарантиям судовладельцев и процедурам урегулирования споров. Лишь при наличии устойчивой поддержки государств-участников и выявлении конкретных пробелов действующего регулирования можно обсуждать новый договорный механизм.

Межправительственные организации и объединения как фундамент новой международно-правовой структуры

У ведущих держав и экономик мира сегодня сложился «запрос» на управляемую реформу[24] международного морского права на базе Конвенции ООН 1982 года. На ее основе были созданы четыре ключевых института для решения спорных ситуаций.

1. Международный трибунал по морскому праву (*International Tribunal for the Law of the Sea (ITLOS)*) – постоянный судебный орган (Гамбург).

2. Международный суд ООН (*International Court of Justice (ICJ)*) – главный суд ООН, Гаагский трибунал (Гаага).

3. Морской арбитраж (Арбитраж по Приложению VII) – создается под конкретный спор, в большинстве случаев функция передаётся Постоянной палате третейского суда (Гаага).

4. Специальный арбитраж (Арбитраж по Приложению VIII) – создается под конкретный спор, часто функция передаётся Постоянной палате третейского суда (Гаага).

Временные суды не привязаны к конкретному месту, но списки экспертов, из которых страны могут выбирать судей для арбитражей, хранятся в штаб-квартирах международных организаций: для Морского арбитража список ведется Генеральным секретарем ООН; для Специального арбитража списки формируются в зависимости от темы спора[25]. Практически все инструменты Конвенции по разрешению споров сосредоточены в странах ЕС и НАТО, проводящих дискриминационные меры в отношении других государств на море. Географическое расположение международного судебного органа само по себе не говорит о его политической зависимости: предложение о территориальном перераспределении международных институтов нуждается в дополнительном обсуждении на уровне экспертного сообщества с учётом их правового статуса и процедур формирования.

[24] Youngmin Seo. Power Shift, the South China Sea Dispute, and the Role of International Law, 45 Mich. J. Int'l L. 93. 2024. URL: https://repository.law.umich.edu/mjil/vol45/iss1/4 (дата обращения: 31.10.2026).

[25] По рыболовству – в Продовольственной и сельскохозяйственной организации ООН (Рим); по защите морской среды – в ЮНЕП (Найроби); по научным исследованиям – в Межправительственной океанографической комиссии ЮНЕСКО (Париж); по судоходству – в Международной морской организации (Лондон).

Потенциал перечисленных выше объединений неодинаков. АТЭС представляет собой прежде всего площадку экономического диалога, а ШОС и БРИКС не располагают специализированными полномочиями по разрешению морских споров. Следовательно, их участие на первом этапе могло бы выражаться в экспертных консультациях, согласовании принципов и подготовке совместных предложений, а не в учреждении параллельной судебной системы. Перспективность такого подхода следует оценивать по числу поддержавших его государств, совместимости с ЮНКЛОС, наличию процедур правовой защиты и готовности участников выполнять принимаемые решения.

Россия, Китай, Индия, Индонезия, Иран и другие страны поддерживают высокий уровень двустороннего сотрудничества и взаимодействия, при этом между РФ и КНР[26] достигнут наивысший прогресс. Россия могла бы воспользоваться текущим моментом и выступить инициатором реформы морского права. Форум АТЭС, включающий 21 крупнейшую экономику мира, видится оптимальной площадкой для запуска новой морской инициативы, в частности, на встрече в Шэньчжэне 18–19 ноября 2026 года. ШОС и БРИКС совокупно включают в себя крупнейшие развивающиеся экономики мира, на которые приходится более 36% мирового ВВП, почти 45% населения планеты и около половины всех разведанных полезных ресурсов. РФ и КНР входят во все три вышеназванные организации, Индонезия входит в АТЭС и БРИКС, Индия и Иран входят в ШОС и БРИКС. Также РФ – стратегический партнер АСЕАН, что в совокупности служит мощным подспорьем для формирования пула сторонников России в продвижении новых морских инициатив. Использование упомянутых организаций как фундамента для новой конвенции о справедливом море позволит ускорить вступление в силу актуальных норм морского права.

В полной мере это относится и к предлагаемой новой конвенции: необходимо разграничивать выдвижение политической инициативы, экспертное согласование её принципов и заключение юридически обязательного международного договора. Последовательность этих этапов имеет определяющее значение для оценки перспектив международной поддержки инициативы.

Выводы

Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. прошла долгий путь апробирования и совершенствования, обнажив недостатки, из-за которых возникают правовые коллизии. Договор об открытом море 2023 г. только накалил ситуацию в международном морском праве. Россия не ратифицировала этот документ, так как его положения угрожают национальным интересам РФ, свободному судоходству в мире и самой Конвенции.

Несмотря на объективный кризис ООН как международного института ЮНКЛОС остаётся главным инструментом регулирования на море, который нуждается в реформе и перенастройке с учётом геополитической и геоэкономической нестабильности и новых интересов стран-участниц. При этом правительства государств «коллективного Запада» не

[26] МИД РФ. О переговорах Министра иностранных дел Российской Федерации С.В. Лаврова с Министром иностранных дел Китайской Народной Республики Ван И. 14.10.2026. URL: https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/news/2154678/ (дата обращения: 22.10.2026).

намерены совершенствовать существующую систему морского права и вести справедливую экономическую и правовую деятельность на море. Более того, страны ЕС координированно используют положения ЮНКЛОС как оружие в «правовых войнах» против России. В этой связи представляется целесообразным ряд мер, направленных на обеспечение свободного и справедливого морского судоходства:

- выдвижение Россией инициативы о согласовании международных принципов недискриминационного применения морского права и обсуждение перспектив Конвенции о справедливом море;
- проведение на площадках АТЭС, ШОС, БРИКС и АСЕАН консультаций по правовым гарантиям судоходства и возможным механизмам урегулирования морских споров;
- изучение возможностей расширения географического представительства государств в международных экспертных и арбитражных механизмах при сохранении гарантий их независимости;
- рассмотрение идеи создания совместимого с действующими международными стандартами электронного реестра судов для повышения прозрачности сведений о флаге и регистрации.

Дата выхода: 16 ноября 2026 года.

International Law of the Sea amid Geopolitical Confrontation: Prospects for a Russian Initiative

Author. Diana Timoshenko*, Candidate of Science (Economics), Senior Research Associate at the Department for Country Studies, the Institute of Europe, the Russian Academy of Sciences* ***Address****: 11-3, Mokhovaya str., Moscow, Russia, 125009. E-mail: artemideus@gmail.com*

Abstract. *The author examines the problem of discriminatory application of UNCLOS provisions against Russia and its trading partners and proposes a series of preventive measures and mechanisms to address these crises in escalating tensions between Russia and NATO.*

Keywords: *Russia, China, USA, EU, NATO, UNCLOS, freedom of navigation.*

http://www.zapiski-ieran.ru

http://doi.org/10.15211/analytics44620266673 EDN: https://www.elibrary.ru/MGEFLY

Release date: November 16, 2026.