



**Иван Вячеславович
ДЫХАНОВ,**

аспирант 1 года обучения
Балтийского федерального
университета
имени И. Канта

dykhanov39@gmail.com

236041, Россия,
г. Калининград,

ул. Александра Невского,
д. 14

Ограничительные меры Европейского Союза в сфере морского права: проблемы правового регулирования

Аннотация. В статье рассматриваются ограничительные меры, введенные Европейским Союзом против Российской Федерации в рамках Регламента № 833/2014 и запрещающие вход в порты ЕС судам, плавающим под российским флагом. На основе анализа соответствующих норм законодательства ЕС на предмет их соответствия основным положениям международного морского права, а также первичному праву Союза, автор приходит к выводу о том, что рассматриваемый запрет не соответствует ни нормам ЕС в сфере ограничительных мер, ни основополагающим принципам международного морского права. Кроме того, данная ограничительная мера представляет угрозу стабильности системы отношений в сфере международного торгового мореплавания как таковой, поскольку в действительности она затрагивает не только российских, но и иностранных судовладельцев.
Ключевые слова: ограничительные меры; право Европейского Союза; морское право; торговое мореплавание; свобода судоходства.

DOI: 10.17803/2311-5998.2024.121.9s.052-058

Ivan V. DYKHANOV,

Graduate 1 year of study

I. Kant Baltic Federal University

dykhanov39@gmail.com

14, ul. Alexander Nevsky, Kaliningrad, Russia, 236041

Restrictive measures of the European Union in the field of maritime law: problems of legal regulation

Abstract. The article discusses the restrictive measures imposed by the European Union (EU) against the Russian Federation within the framework of Regulation No. 833/2014 and prohibiting entry into EU ports by ships flying the Russian flag. Based on the analysis of the relevant norms of EU legislation for their compliance with the basic provisions of international maritime law, as well as the primary law of the Union, the author concludes that the ban in question does not comply with either EU norms in the field of restrictive measures or the fundamental principles of international maritime law. In addition, this restrictive measure poses a threat to the stability of the system of relations in the field of international merchant shipping as such, since in reality it affects not only Russian, but also foreign shipowners.

Keywords: restrictive measures; European Union law; maritime law; commercial navigation; freedom of navigation.

Отношения в сфере морского права характеризуются высокой степенью взаимозависимости субъектов. До разработки единой правовой базы в данной сфере, а именно Конвенции ООН по морскому праву, правила определения морских пространств, а также порядок прохода через эти пространства зачастую устанавливались государствами самостоятельно. Подобный произвольный подход приводил к нарушению прав других государств на доступ к морским пространствам и ресурсам Мирового океана. Предусмотренная в Конвенции система морских пространств в значительной степени способствовала решению данной проблемы.

Так, одним из наиболее фундаментальных прав, которым располагает судно любого государства, является право мирного прохода через территориальное море другого государства. Мирный проход может осуществляться с двумя целями¹:

- 1) быстрого безостановочного пересечения территориального моря;
- 2) входа в порт или выхода из порта.

Вместе с тем прибрежное государство может ограничивать мирный проход. Такое ограничение должно быть обусловлено соображениями безопасности (ст. 25 Конвенции).

Таким образом, Конвенция ООН по морскому праву оставила определенные полномочия прибрежным государствам в части ограничения права мирного прохода. Вместе с тем любое подобное ограничение должно быть основано на конкретных угрозах безопасности прибрежного государства, а также должно применяться без дискриминации на основании государства флага.

Сложившаяся в последние десятилетия напряженная геополитическая обстановка способствует сокращению возможностей для реализации свобод, являющихся неотъемлемой частью морского права, в частности права на мирный проход. Зачастую это является прямым следствием ведения конфликта, в результате которого использование определенных акваторий становится небезопасным.

В то же время некоторые ограничения возникают вследствие вышеупомянутой оговорки в Конвенции ООН по морскому праву, позволяющей прибрежным государствам самостоятельно ограничить право мирного прохода вследствие наличия угрозы безопасности. Каждая из ситуаций представляет прямую угрозу фундаментальному принципу морского права — принципу свободы судоходства, а также способствует дестабилизации международных отношений в сфере мореплавания. В связи с существенностью последствий таких ограничений особый интерес представляют ограничительные меры, принимающиеся Европейским Союзом в отношении Российской Федерации.

Внешнеполитические отношения ЕС и Российской Федерации начали значительно ухудшаться с марта 2014 г. 31.07.2014 Совет ЕС принял Регламент № 833/2014. Акт был издан в соответствии со ст. 215 Договора о функционировании ЕС (ДФЕС), которой предусмотрена возможность введения ограничительных мер против физических или юридических лиц, групп, негосударственных

¹ Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (заключена в г. Монтего-Бей 10.12.1982, ратифицирована Российской Федерацией 26.02.1997). Статья 18 // URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf (дата обращения: 07.02.2024).



образований, а также приостановление или сокращение экономических и финансовых отношений с третьими странами².

В первоначальной редакции Регламент предусматривал точечные ограничения, преимущественно связанные с предоставлением товаров или технологий двойного назначения физическим, юридическим лицам, организациям и органам государственной власти Российской Федерации³. Однако в феврале 2022 г. ситуация значительно изменилась: Евросоюз начал дополнять Регламент № 833/2014 новыми ограничительными мерами. Изначально ЕС не изменял своему «точечному» подходу, однако впоследствии начал вводить ограничения, затрагивающие определенные отрасли экономики.

В рамках пятого пакета ограничений Регламент № 833/2014 был дополнен статьей 3еа. Указанная статья предусматривала запрет предоставления доступа в порты на территории ЕС любому судну, зарегистрированному в российском реестре судов и использующему флаг Российской Федерации. При этом указанное ограничение также распространялось на суда, которые сменили свой флаг на флаг любого другого государства после 24.02.2022.

В первую очередь следует отметить, что указанные ограничения противоречат положениям ст. 215 ДФЕС. Рассматриваемая норма предусматривает возможность введения двух видов ограничительных мер:

- 1) предусматривающих приостановление или сокращение экономических и финансовых отношений с третьими странами;
- 2) против физических или юридических лиц, групп или негосударственных образований.

Изначально Регламент № 833/2014, а также санкционная политика ЕС в целом прямо следовали приведенным положениям ДФЕС. Так, в разъяснениях Еврокомиссии напрямую указывалось, что основной целью санкционных ограничений является ослабление экономики Российской Федерации, поскольку данная мера повлечет неспособность России финансировать боевые действия⁴.

Вместе с тем запрет предоставления доступа в порты ЕС любому судну с российским флагом не является экономической мерой. Сам по себе вход в порт российского судна не влечет возникновения какого-либо дохода у Российской Федерации. Кроме того, эта мера не направлена против физических или юридических лиц, групп или негосударственных образований РФ, поскольку судно любого судовладельца может использовать российский флаг при условии регистрации в

² Consolidated version of the Treaty on the Functioning of the European Union. Article 215 // URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/txt/?uri=celex%3a12012e%2ftxt> (дата обращения: 07.02.2024).

³ Council Regulation (EU) No. 833/2014 of 31 July 2014 concerning restrictive measures in view of Russia's actions destabilising the situation in Ukraine (as amended on 12.09.2014). Articles 2a, 3 // URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/txt/?uri=celex%3a02014r0833-20140912> (дата обращения: 07.02.2024).

⁴ Consolidated FAQs on the implementation of Council Regulation No. 833/2014 and Council Regulation No. 269/2014. Section 1: General Questions. P. 7 // URL: https://finance.ec.europa.eu/document/download/66e8fd7d48057-4b9b-96c2-5e54bf573cd1_en?filename=faqs-sanctions-russia-consolidated_en.pdf (дата обращения: 07.02.2024).

соответствующем реестре судов РФ. Представляется, что приведенная в ст. 3еа Регламента мера соответствовала бы ст. 215 ДФЕС лишь в том случае, если бы она ограничивала право российских судов обращаться к каким-либо услугам в портах на территории ЕС. В текущем же виде она противоречит соответствующим положениям ДФЕС. Следует отметить, что приведенные выше соображения справедливы для антироссийских санкций ЕС в целом: некоторые исследователи указывают на несоответствие заявляемых целей их принятия фактическим последствиям их применения⁵.

Ограничение входа в порты также противоречит правовой природе положений Конвенции ООН по морскому праву. Несмотря на то что сам по себе вход в порт на территории ЕС российского судна не относится к праву мирного прохода, любые ограничения, затрагивающие свободу судоходства, должны вводиться исходя из соображений безопасности. При этом такие ограничения не должны носить дискриминационный характер, а значит, не должны применяться в отношении абсолютно всех судов, применяющих тот или иной флаг.

Также необходимо отметить, что рассматриваемые ограничения обладают рядом пороков с точки зрения юридической техники и принципа правовой определенности. Прежде всего следует обратить внимание на определение судна, закрепленное в п. 3 ст. 3еа Регламента. Так, под судном в контексте ограничительных мер следует понимать «судно, подпадающее под действие соответствующих международных конвенций»⁶. В данном определении отсутствует указание на конкретную конвенцию, положениями которой необходимо руководствоваться.

В разъяснениях Еврокомиссии по этому вопросу утверждалось, что под «соответствующими международными конвенциями» необходимо понимать Международную конвенцию по охране человеческой жизни на море (СОЛАС), Международную конвенцию по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ), а также Международную конвенцию о грузовой марке. При этом Еврокомиссия указала, что под действие ограничений в любом случае подпадает судно валовой вместимостью более 500 регистровых тонн, используемое в коммерческих целях в международных перевозках⁷.

Указанное разъяснение представляется крайне противоречивым. В приведенных Комиссией конвенциях содержатся существенно отличающиеся определения судна. Так, положения СОЛАС не применяются к военным судам и грузовым судам с валовой вместимостью менее 500 регистровых тонн, судам без механических средств передвижения, деревянным судам примитивной конструкции,

⁵ *Voynikov V. V. EU Anti-Russian Sanctions (Restrictive Measures): Compliance with International Law // European Studies. 2022. Vol. 92. P. 640.*

⁶ Council Regulation (EU) No. 833/2014 of 31 July 2014 concerning restrictive measures in view of Russia's actions destabilising the situation in Ukraine (as amended on 13.04.2022). Article 3еа // URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/txt/?uri=celex%3a02014r0833-20220413> (дата обращения: 07.02.2024).

⁷ Consolidated FAQs on the implementation of Council Regulation No. 833/2014 and Council Regulation No. 269/2014. Section 3: Access to EU Ports. P. 274 // URL: https://finance.ec.europa.eu/document/download/66e8fd7dц8057-4b9b-96c2-5e54bf573cd1_en?filename=faqs-sanctions-russia-consolidated_en.pdf (дата обращения: 07.02.2024).



рыболовным судам и прогулочным яхтам⁸. Конвенция о грузовой марке аналогично не применяется к военным судам, рыболовным судам и прогулочным яхтам, однако для грузовых судов предусмотрено ограничение в 150 регистровых тонн⁹. Согласно же положениям МАРПОЛ, судном является эксплуатируемое в морской среде судно любого типа¹⁰.

Существующее противоречие породило практические проблемы. Так, к моменту введения ограничений по акватории ЕС перемещалось судно «Штандарт» — копия одноименного фрегата времен Петра I. Несмотря на ограничения, фрегат продолжал осуществлять рейсы между портами ЕС. Это вызвало недовольство некоторых лиц, пытавшихся добиться распространения запрета на вход в порты ЕС судну. Было инициировано обращение в Международную морскую организацию (ИМО) с вопросом о том, подпадает ли судно «Штандарт» под действие «соответствующих международных конвенций»¹¹.

Представители ИМО уклонились от прямого ответа, сославшись на Правило 3 СОЛАС и призвали пользоваться данной конвенцией, поскольку иные конвенции носят отраслевой характер. При этом согласно Правилу 3 СОЛАС «деревянные суда примитивной конструкции» не подпадают под действие данной Конвенции. На текущий момент судно «Штандарт» продолжает курсировать в акватории ЕС, из чего можно сделать вывод о том, что наиболее авторитетным источником при определении какого-либо плавучего средства судном является СОЛАС.

Следует также отметить, что определение судна, приведенное Еврокомиссией, является более узким, нежели соответствующие определения из конвенций ИМО. В сущности, в нем указан лишь один из видов коммерческого использования судна, а именно международные перевозки. При этом в нем полностью игнорируются суда технического флота, а именно земснаряды, кабельные суда, плавучие мастерские и т.п. Из этого можно сделать вывод, что им разрешен вход в порты ЕС, однако на практике такие суда также могут столкнуться с препятствиями. Представляется, что общая ссылка на «соответствующие международные конвенции» в ст. 3 Заг Регламента № 833/2014 позволяет ограничить вход и этой категории судов, однако в таком случае возникают сомнения относительно целесообразности введения каких-либо иных определений Директоратом самостоятельно.

Это явно не способствует определенности существующих ограничительных мер, особенно с учетом того, что в действительности при разрешении вопросов

⁸ Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г. (в ред. от 24.05.2018). Правило 3 // URL: <https://docs.cntd.ru/document/901765675> (дата обращения: 07.02.2024).

⁹ Международная конвенция о грузовой марке 1966 г., измененная протоколом 1988 г. к ней (в ред. от 01.01.2016). Статья 5 // URL: <https://docs.cntd.ru/document/901790528> (дата обращения: 07.02.2024).

¹⁰ Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. (в ред. от 26.09.1997). Статья 2 // URL: <https://docs.cntd.ru/document/901764502> (дата обращения: 07.02.2024).

¹¹ Sanctions: letters with IMO about whether Russian vessel Shtandart is falling or not within the scope of the relevant international conventions // URL: <https://bernardgrua.net/2023/03/25/shtandart-vessel-international-maritime-organization/> (дата обращения: 08.02.2024).

входа в порты ЕС тех или иных кораблей соответствующие службы капитана порта руководствуются списком находящихся под санкциями судов, составленным Европейским агентством морской безопасности и не находящимся в свободном доступе. Таким образом, судовладелец или текущий оператор судна может даже не знать о наличии каких-либо ограничений.

Кроме того, введенные ограничительные меры нанесли существенный ущерб судовладельцам в ЕС. В 2018 г. ООО «Арктик СПГ 2» заключило ряд договоров на проектирование и изготовление оснований гравитационного типа в целях последующей установки линий сжижения природного газа. Одним из привлеченных субподрядчиков стала нидерландская компания Saren B.V. Для осуществления обязательств по договору Saren B.V. потребовалось провести дноуглубительные работы, для чего компания в декабре 2020 г. заключила соответствующий договор с ООО «Боскалис» — дочерним предприятием одноименной компании из Нидерландов. ООО «Боскалис» приступило к работам с привлечением специализированных судов. Суда осуществляли работы вплоть до 04.03.2022, когда «Боскалис» оставило оба судна в порту Мурманск и направило извещение об одностороннем прекращении действия договора.

После остановки работ ООО «Арктик СПГ 2» обратилось в Арбитражный суд Мурманской области с заявлением о принятии предварительных обеспечительных мер. В заявлении общество указало, что вследствие недобросовестных действий ООО «Боскалис» были понесены убытки, предварительно оцененные в 7,1 млрд руб. Для сохранения *status quo* между сторонами спора, а также для обеспечения имущественных требований заявителя суд принял решение о наложении ареста на оба судна. Арестованные судна были переданы на хранение третьему лицу с возможностью использования¹².

Другой немаловажной проблемой стал тот факт, что первоначальная редакция ст. Зеа Регламента не предусматривала никаких изъятий в отношении различных реестров судов РФ. Вместе с тем бербоут-чартерный реестр обладает значительно отличающимся от других реестров статусом. Бербоут-чартер, или договор фрахтования судна без экипажа, предусматривает передачу судна на ограниченный срок для выполнения конкретных функций. Соответственно, регистрации в бербоут-чартерном реестре подлежат иностранные суда, предоставленные российскому фрахтователю. Указанная мера активно применяется, поскольку действующие нормы таможенного права РФ и ЕАЭС предусматривают освобождение от уплаты таможенных пошлин в отношении ввоза судов с флагом РФ. Более того, для ряда видов деятельности (каботаж, дноуглубление) переход под флаг РФ позволял не оформлять разовое разрешение Росморречфлота, требуемое для каждой подобной операции¹³.

В октябре 2022 г. ст. Зеа была дополнена исключениями, касающимися судов, зарегистрированных в бербоут-чартерном реестре судов РФ. Согласно п. 5а, если

¹² Определение Арбитражного суда Мурманской области от 06.05.2022 по делу № А42-3902/2022 // URL: kad.arbitr.ru (дата обращения: 08.02.2024).

¹³ Постановление Правительства РФ от 07.12.2020 № 2033 «О случаях и порядке осуществления деятельности с использованием судов, плавающих под флагами иностранных государств» // СПС «КонсультантПлюс».



судно передавалось по договору бербоут-чартера и было зарегистрировано в данном реестре до 24.02.2022, но впоследствии возобновило свое право плавать под флагом соответствующего государства-члена до 31.01.2023, на такое судно не распространяются ограничения по входу в порты ЕС¹⁴.

Вместе с тем существенные сомнения вызывает формулировка «возобновило плавать под флагом государства-члена» в качестве критерия допуска судна. Она подразумевает, что суда из третьих стран по отношению к ЕС не будут допущены в порты даже при условии выхода из бербоут-чартерного реестра РФ. Из этого следует, что указанная мера является дискриминационной по отношению к судам, использующим флаги третьих стран. Поскольку большинство «удобных флагов» предоставляются не входящими в ЕС государствами, под ограничения может попасть любое судно, когда-либо применявшее бербоут-чартерный флаг Российской Федерации.

Таким образом, можно констатировать, что в своей текущей форме ограничительные меры ЕС, касающиеся входа в порты, представляют угрозу не только интересам российских судовладельцев, менеджеров, фрахтователей и операторов, но и аналогичным субъектам из третьих стран. Более того, некоторые ограничения наносят ущерб и судовладельцам — резидентам ЕС. Представляется, что Союз преследовал цель создать максимально абстрактный Регламент, оставляющий возможность толковать его как можно более широко.

Однако источник права, при создании которого законодатель руководствовался необходимостью сохранения пространного толкования, не может надежно регулировать соответствующие правоотношения. На практике его применение приведет к возникновению противоречий, рассмотренных выше. Кроме того, несовершенство правового регулирования дополняется чрезмерной осмотрительностью субъектов отношений в сфере морского права, которые отказывают в обслуживании на основании хотя бы малейшего подозрения относительно принадлежности к России. Подобная ситуация формирует угрозу стабильности и правовой определенности отношений в сфере международного морского права.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. В Кольском заливе испытают камнеукладочное судно Arctic Scradeway для «Арктик СПГ 2» // URL: <https://paluba.media/news/42826> (дата обращения: 08.02.2024).
2. Sanctions: letters with IMO about whether Russian vessel Shtandart is falling or not within the scope of the relevant international conventions // URL: <https://bernardgrua.net/2023/03/25/shtandart-vessel-international-maritime-organization/> (дата обращения: 08.02.2024).
3. *Voynikov V. V.* EU Anti-Russian Sanctions (Restrictive Measures): Compliance with International Law // *European Studies*. — 2022. — Vol. 92. — P. 636–642.

¹⁴ Council Regulation (EU) No. 833/2014 of 31 July 2014 concerning restrictive measures in view of Russia's actions destabilising the situation in Ukraine (as amended on 07.10.2022). Article 3ea, Clause 5a // URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/txt/?uri=celex%3a02014r0833-20221007> (дата обращения: 08.02.2024).