

ISAMRL

МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ РЕАЛИЗАЦИИ СВОБОДЫ СУДОХОДСТВА И ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В БАЛТИЙСКОМ МОРЕ

**В. В. Войников**^{1,2} **И. В. Дыханов**²

¹ МГИМО МИД России,
119454, Россия, Москва, просп. Вернадского, 76

² Балтийский федеральный университет им. И. Канта,
236041, Россия, Калининград, ул. А. Невского, 14

Поступила в редакцию 29.03.2026 г.

Принята к публикации 15.05.2026 г.

doi: 10.5922/2079-8555-2026-2-3

© Войников В. В., Дыханов И. В., 2026

Вопросы судоходства и мирного использования морских пространств являются одними из наиболее сложных в международном морском праве, поскольку они затрагивают интересы значительного круга акторов, включая хозяйствующих субъектов, государства и международные организации. Дополнительную актуальность эти вопросы приобрели в XXI в. в связи с гибридизацией международных конфликтов и превращением Мирового океана в арену противоборства. Наиболее ощутимые последствия этого противоборства наблюдаются в Балтийском море, где повреждение подводной инфраструктуры, акты диверсий и саботажа, а также задержание судов и иные ограничения свободы судоходства стали обыденными явлениями. Цель настоящей статьи состоит в том, чтобы определить правовую природу ограничений судоходства и иной хозяйственной деятельности в Балтийском море, а также предложить возможные пути по преодолению указанных ограничений. Для достижения поставленной цели авторами проанализированы источники международного морского права, которыми устанавливается режим морских пространств и регулируется свобода судоходства и осуществление хозяйственной деятельности, с международно-правовой точки зрения рассмотрены и оценены ситуации, связанные с задержанием судов в Балтийском море, повреждением подводной инфраструктуры, а также выявлены особенности осуществления хозяйственной деятельности в Балтийском море на современном этапе. Авторы пришли к выводу о том, что, несмотря на беспрецедентный уровень напряженности и эскалации, международное морское право остается единственным надежным регулятором отношений по реализации свободы судоходства и хозяйственной деятельности в Балтийском море, которое в данном качестве признается большинством государств Балтийского региона.

Ключевые слова:

международное морское право, подводная инфраструктура, Балтийское море, свобода судоходства, теневой флот

Для цитирования: Войников, В. В., Дыханов, И. В. 2026, Международно-правовые аспекты реализации свободы судоходства и хозяйственной деятельности в Балтийском море, *Балтийский регион*, т. 18, № 2, с. 47–65, doi: 10.5922/2079-8555-2026-2-3

Введение

Балтийское море всегда занимало особое место в экономической и политической жизни европейского континента. Оно являлось и является не только важным транспортным маршрутом, но и нередко выступало и продолжает выступать местом столкновения интересов различных государств.

Россия получила выход к Балтийскому морю во времена правления Петра I по результатам Северной войны, что юридически было закреплено в Ништадском мирном договоре [1]. После окончания Великой отечественной войны к СССР отошел г. Кёнигсберг с прилегающей областью, где находится незамерзающий порт на Балтике [2, с. 163].

После распада Советского Союза непосредственный выход к Балтийскому морю имеют три субъекта РФ: Калининградская область, Санкт-Петербург и Ленинградская область. В указанных субъектах расположены морские порты, осуществляющие транспортное сообщение между собой и за пределами Балтийского моря.

В период экономического сотрудничества между Россией и ЕС Балтийское море использовалось как важный транспортный маршрут, обеспечивающий связь между портами РФ и странами ЕС. Особая роль отводилась газовым трубопроводам «Северный поток-1» и «Северный поток-2» между Россией и Германией, которые рассматривались обеими странами как надежный маршрут экспорта природного газа из России.

В настоящее время в результате деградации отношений между Россией и странами ЕС Балтийское море превратилось в арену политического противостояния с высоким риском эскалации ситуации. Для России Балтийское море имеет особое значение, поскольку оно выступает единственным стабильным маршрутом транспортного сообщения между Калининградской областью и остальной частью России, а также используется для транспортировки товаров, включая энергоресурсы между российскими портами на Балтике и портами в различных частях Мирового океана. При этом обеспечение транспортной доступности Калининградской области за счет функционирования паромной линии в направлении морских портов Усть-Луга и Санкт-Петербург выступает одним из приоритетов национальной морской политики в регионе Балтийского моря.

Текущая геополитическая обстановка в регионе Балтийского моря отличается нестабильностью и напряженностью. Как следствие, в последнее время появились серьезные вызовы безопасности, связанные с угрозой ограничения судоходства и препятствования законной деятельности по использованию морских пространств.

Указанные действия способны серьезно подорвать сложившуюся систему международного морского права и потенциально перерасти в более существенную конфронтацию. Сложившаяся ситуация демонстрирует, что участники международных отношений нередко отступают от требований международного права или своеобразно трактуют его нормы. Однако именно международное право способно быть отправной точкой для обеспечения стабильности в регионе и выстраивания стабильных отношений.

Виды и правовой режим морских пространств в Балтийском море

По терминологии Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.¹ (далее — Конвенция ООН 1982 г.) Балтийское море относится к категории полузамкнутых морей. Согласно ст. 122 Конвенции ООН 1982 г. «замкнутое или полузамкнутое

¹ Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 года, Ст. 21, URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf (дата обращения: 09.02.2026).

море» означает залив, бассейн или море, окруженное двумя или более государствами и сообщаемое с другим морем или океаном через узкий проход или состоящее полностью или главным образом из территориальных морей и исключительных экономических зон двух или более прибрежных государств.

В настоящее время прибрежными странами Балтийского моря являются девять стран, восемь из которых являются государствами — членами ЕС и НАТО. Все прибрежные страны Балтийского моря участвуют в Конвенции ООН 1982 г. Кроме того, порядок судоходства через Балтийские (Датские) проливы регулируется многосторонним международным договором — Копенгагенским трактатом, заключенным в 1857 г.¹, а также аналогичным двухсторонним договором между Данией и США, который был заключен в том же году в Вашингтоне².

Акватория Балтийского моря включает в себя различные виды морских пространств, правовой режим которых определяется Конвенцией ООН 1982 г. В настоящий момент вся акватория Балтийского моря состоит из территориального моря, внутренних морских вод, прилежащих зон и исключительных экономических зон (далее — ИЭЗ). В Балтийском море отсутствует открытое море, как оно определено в ст. 86 Конвенции ООН 1982 г. Это означает, что на всю акваторию Балтийского моря распространяются суверенитет, суверенные права и юрисдикция прибрежных государств. Хотя Конвенция ООН 1982 г. гарантирует суверенитет прибрежного государства на акваторию территориального моря и внутренних вод, дно и недра этих морских районов, а также воздушное пространство над ними, существуют определенные изъятия и ограничения, действующие в отношении данного суверенитета в соответствии с положениями Конвенции или иных международных договоров, — в частности, право мирного прохода. В отношении ИЭЗ и прилежащей зоны прибрежные государства обладают ограниченной юрисдикцией, при этом Конвенция ООН 1982 г. гарантирует свободу судоходства и полетов, прокладки подводных кабелей и трубопроводов и другие правомочные виды использования моря (ст. 58).

Акватория Балтийского моря соединена с открытым морем через систему проливов (Малый Бельт, Большой Бельт, Эресунн³), получивших название Балтийские (Датские) проливы. Балтийские (Датские) проливы относятся к проливам, используемым для международного судоходства. В силу ст. 38 Конвенции ООН 1982 г. в проливах, используемых для международного судоходства, все суда и летательные аппараты пользуются правом транзитного прохода, а прибрежные государства не могут чинить препятствия такому проходу. При этом, согласно ст. 35 Конвенции она не затрагивает правового режима проливов, проход в которых регулируется в целом или частично давно существующими и находящимися в силе международными конвенциями, которые относятся специально к таким проливам. В отношении Балтийских (Датских) проливов действует специальный правовой режим, установленный Копенгагенским трактатом 1857 г. и аналогичным договором с США. В силу указанных документов Дания приняла на себя обязательство не взимать таможенных и иных сборов за проход судов че-

¹ Трактат об отмене пошлин, взимаемых с судов и грузов при проходе их через проливы Зунда и обоих Бельтов (Подписан в г. Копенгагене 14.03.1857), 1997, Действующее международное право, Москва, т. 3, с. 525—528 (извлечение).

² Convention between Denmark and the United States of America for the Abolition of the Sound Dues, Washington, 11 April 1857, p. 7—9, URL: <https://dheller.org/Timeline-files/US-Statutes/v18-2/v18-2-Treaties/Treaties/Denmark.pdf> (дата обращения: 05.05.2026).

³ Navigational Regimes of Particular Straits, Baltic Straits (The Oresund and the Belts) case study, URL: <https://iilss.net/navigational-regimes-of-particular-straits-baltic-straits-the-oresund-and-the-belts-case-study/> (дата обращения: 29.01.2026).

рез Балтийские (Датские) проливы, а также обеспечивать всем судам беспрепятственный проход через проливы, при этом никакое судно не может подвергаться задержанию или остановке (ст. 1).

Проблемные аспекты судоходства в Балтийском море

Проблема обеспечения свободы судоходства в современном мире приобретает особую актуальность, причем в различных частях Мирового океана.

В Морской доктрине РФ среди основных угроз национальной безопасности и устойчивому развитию РФ в регионе Балтийского моря указана попытка ограничения доступа РФ к ресурсам Мирового океана и жизненно важным морским транспортным коммуникациям, а также попытки ряда государств изменить действующие правовые режимы морских пространств и проливов, используемых для международного судоходства, в интересах достижения собственных геополитических целей (п. 22).

Свобода судоходства представляет собой старейший и важнейший принцип международного морского права [3]. Согласно ст. 87 Конвенции ООН 1982 г. свобода судоходства выступает в качестве одной из свобод открытого моря. Согласно Конвенции к открытому морю относится часть моря, которая не входит ни в исключительную экономическую зону (ИЭЗ), ни в территориальное море или внутренние воды какого-либо государства, ни в архипелажные воды государства-архипелага (ст. 86). Однако принцип свободы судоходства соблюдается и в иных морских пространствах: так, в ИЭЗ он действует в том же объеме, что и в открытом море, тогда как в территориальном море он реализуется через право мирного прохода [4, с. 99].

В настоящее время со стороны ряда политиков государств — членов ЕС в регионе Балтийского моря постоянно звучат призывы по ограничению судоходства российских судов, а также судов, перевозящих российские энергоресурсы.

В рамках указанной кампании активно продвигается нарратив о «российском теневом флоте». Однако использование данного термина применительно к судам, перевозящим российскую нефть, представляет собой подмену понятий, искажая смысл, закрепленный в документах Международной морской организации (ИМО). В Резолюции А.1192(33) от 6 декабря 2023 г.¹ понятие «теневой флот» (dark fleet / shadow fleet) применяется исключительно к судам, участвующим в незаконных операциях с целью обхода санкций, нарушающим требования безопасности или охраны окружающей среды, избегающих страховых расходов или участвующих в других незаконных действиях.

В отношении судов, перевозящих российскую нефть, следует отметить, что они, как правило, используют «удобные» флаги, не взаимодействуют с портами ЕС и не подпадают под действие санкционного законодательства ЕС и «Группы семи». Осуществляя перевозку российской нефти, указанные суда не нарушают норм международного права и национального законодательства большинства государств мира, тем более они не нарушают режим международных санкций, поскольку в от-

¹ Resolution A.1192(33) Adopted on 6 December 2023 (Agenda item 13) Urging Member States and All Relevant Stakeholders to Promote Actions to Prevent Illegal Operations in the Maritime Sector by the «Dark Fleet» or «Shadow Fleet», *International Maritime Organization*, URL: [https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.1192\(33\).pdf](https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.1192(33).pdf) (дата обращения: 26.10.2025).

ношении России не действует ни одна международная санкция [5, с. 53]¹. Более того, находясь в территориальных водах стран ЕС, такие суда также не нарушают односторонние санкции ЕС, поскольку Регламент № 833/2014 не имеет экстерриториального действия и устанавливает запрет на заход в порты стран ЕС, а также на оказание услуг таким судам компаниями из ЕС.

Кроме того, в политической и экспертной среде искусственно создается многократно тиражируемое представление, согласно которому в так называемый «российский теневого флот» входят старые и ненадежные танкеры, владельцы которых нарушают правила безопасности [6]. Вполне очевидно, что среди танкеров, перевозящих российскую нефть, есть старые суда, а судовладельцы могут нарушать правила судоходства. Однако такие явления характерны практически для любых судовладельцев. Поэтому такое обобщение применительно ко всем судам так называемого «российского теневого флота» представляется неверным. В любом случае выводы о техническом состоянии и соблюдении правил судоходства могут быть сделаны исключительно на основании индивидуальной оценки применительно к конкретной ситуации.

Использование понятия «российский теневого флот» обусловлено тем, что указанные суда осуществляют транспортировку нефти, не соблюдая так называемый потолок цен на российскую нефть (oil price cap), введенный в одностороннем порядке ЕС в координации со странами «Группы семи» [7, с. 29]. В ст. 3п Регламента Совета № 833/2014 установлен запрет на осуществление торговли, брокерской деятельности или транспортировки в третьи страны сырой нефти или нефтепродуктов, которые происходят из России или были экспортированы из России, а также на оказание любых услуг, связанных с указанной выше деятельностью, если закупочная цена такой продукции не превышает установленного потолка (первоначально этот потолок был установлен на уровне 60 долл. США за баррель).

Сами по себе меры по установлению потолка цен на нефть по сделкам, где участвуют третьи лица, представляют собой вмешательство в дела третьих стран и с позиции международного права являются незаконными. Однако ЕС стремится побудить все остальные страны мира их соблюдать. С этой целью ЕС ввел ограничительные меры в отношении различных судов, работающих в интересах РФ, включая те, которые перевозят российскую нефть без учета потолка цен (ст. 3s (2) b). Согласно ст. 3s Регламента № 833/2014 установлен запрет на оказание любых услуг судам, причисленным к так называемому «российскому теневого флоту» (приложение XLII к Регламенту). В настоящее время в указанном списке числятся более 650 судов. Иными словами, причиной включения судна в состав «теневого флота» выступают не факты нарушения правил судоходства, а то, что они участвуют в правомерной деятельности по транспортировке российской нефти или иных товаров, которая не соответствует политическим интересам ЕС.

Таким образом, Регламент № 833/2014 запрещает компаниям из ЕС производить транспортировку российской нефти, а также оказывать услуги иным лицам, осуществляющим указанную деятельность. Значит, сама транспортировка нефти из России в третьи страны, осуществляемая иностранными компаниями, формально не противоречит праву ЕС.

¹ Следует различать международные санкции, принимаемые Советом Безопасности ООН, и односторонние ограничительные меры (санкции), принимаемые отдельными государствами или группой государств. Так, режим международных санкций может вводиться лишь Советом Безопасности ООН на основании главы VII Устава ООН в целях поддержания или восстановления международного мира и безопасности. Такие санкции являются вертикальными, тогда как ограничительные меры других государств или их групп — горизонтальными, или односторонними.

Следует отметить, что включение судна в санкционный перечень ЕС ограничивает деятельность указанного судна только на территории, подпадающей под суверенитет ЕС. За пределами ЕС, в том числе в акватории ИЭЗ, такие суда могут свободно осуществлять проход, а также иные виды деятельности.

Несмотря на введенные ограничения, танкеры продолжают перевозить российскую нефть без учета так называемого потолка цен, что вызывает недовольство со стороны некоторых стран ЕС. В этой связи в общественном пространстве стали активно продвигаться идеи о необходимости досмотра и задержания судов, включенных в санкционный список ЕС. Более того, в последнее время участились случаи задержания или попыток задержания судов, которые имели место в акватории Балтийского моря и за его пределами. Однако именно в Балтийском море указанная проблема приобрела особую актуальность ввиду особого значения данного региона, а также того факта, что представители стран Балтийского региона проводят достаточно жесткую по отношению к «теневому флоту» политику [8].

В этой связи все более остро встает вопрос о правомерности уже совершенных или потенциально возможных действий по ограничению судоходства на Балтике.

Действующее международное морское право допускает возможность остановки и осмотра иностранных торговых судов как в территориальном море, так и за его пределами. Такое право прибрежного государства в территориальном море напрямую следует из ст. 25 Конвенции ООН 1982 г. Кроме того, в соответствии со ст. 27 Конвенции прибрежное государство вправе реализовывать уголовную юрисдикцию на борту иностранного судна, что включает в себя возможность проведения осмотра с последующим задержанием. Вместе с тем данные права прибрежного государства в территориальном море ограничены: уголовная юрисдикция на борту иностранного судна может осуществляться лишь в ряде случаев, предусмотренных в ст. 27 Конвенции, тогда как реализация гражданской юрисдикции подчиняется ряду требований относительно допустимых мер недискриминационного характера и освобождения судна после задержания. Несмотря на действующий суверенитет прибрежного государства в территориальном море, его права ограничены необходимостью соблюдать право мирного прохода¹, из чего и исходят рассмотренные выше положения Конвенции.

Право остановки и осмотра в открытом море подвержено еще более существенным ограничениям. Так, согласно ст. 110 Конвенции ООН 1982 г. в открытом море военный корабль может произвести проверку на флаг при наличии объективных сомнений в национальной принадлежности судна, а также подозрений в участии судна в пиратстве, работоторговле или несанкционированном вещании. В силу ст. 58 Конвенции аналогичные права могут быть реализованы и в ИЭЗ. Кроме того, в акватории ИЭЗ прибрежное государство может осуществлять досмотр, инспекцию, арест и судебное разбирательство, которые могут быть необходимы для обеспечения соблюдения законов и правил в части осуществления прав на разведку, эксплуатацию, сохранение живых ресурсов (ст. 73). Рассмотренный правовой режим ИЭЗ значительно отличается от такового в территориальном море, поскольку в нем прибрежное государство наделено суверенными правами и юрисдикцией, а не полноценным суверенитетом². Ввиду данных обстоятельств основания для задержания судна ограничены еще более существенно.

¹ Гудев, П., Поливач, А. 2025, Борьба с теневым флотом на Балтике. Правовые и институциональные ограничения, *Россия в глобальной политике*, 18.03.2025, URL: <https://globalaffairs.ru/articles/baltika-gudev-polivach/> (дата обращения: 05.05.2026).

² Там же.

Приведенные примеры демонстрируют, что государства действительно обладают полномочиями по осмотру, задержанию и применению иных административных мер в отношении иностранного судна. Вместе с тем данные полномочия не могут реализовываться произвольно и требуют наличия объективных фактов, подтверждающих, что судно нарушило те или иные требования международной морской безопасности. Важно упомянуть, что в любых случаях произвольного задержания либо осмотра и задержания, не подтверждающих имеющиеся подозрения, судовладелец вправе требовать возмещения возникших в ходе вынужденного простоя убытков от ответственного государства (п. 3 ст. 110 Конвенции ООН 1982 г.).

Необходимо отметить, что подавляющее большинство судов, задержанных в рамках борьбы с так называемым «теневым флотом России», не имеет прочной юридической связи с Россией. Так, практически все задержанные на данный момент танкеры пользовались «удобными флагами», а их классификация и освидетельствование проводились классификационными обществами, не имеющими никакого отношения к России. Более того, такие суда могут и формально, и фактически не находиться под контролем российских лиц, а лишь оказывать услуги по транспортировке российской нефти.

В некоторых ситуациях, например при задержании танкера *Eagle S* властями Финляндии в декабре 2024 г., обнаруживается наличие страхового полиса, выданного российским страховщиком¹, однако это не подтверждает юридическую связь с Россией, кроме того, в ситуации с *Eagle S* действие страхового полиса прекратилось задолго до задержания судна.

Помимо причины задержания ключевое значение имеет правовой режим водного пространства, где происходят указанные действия. Так, в территориальном море стран ЕС судовладельцам необходимо соблюдать особую осторожность при реализации права мирного прохода: экипаж должен неукоснительно соблюдать требования прибрежного государства и правила техники безопасности, внимательно следить за указаниями администраций портов и информацией, содержащейся в лоциях. Следует отметить, что данные рекомендации не являются новшеством, связанным именно с существованием «теневого флота» — им рекомендуется следовать всем судовладельцам, не желающим привлекать внимание контролирующих органов [9], однако в случае с «теневым флотом» они приобретают особую актуальность и значимость.

За пределами территориального моря задержание судна возможно лишь в исключительных случаях, прямо предусмотренных в ст. 110 Конвенции ООН 1982 г. Задержание судна возможно лишь в случае подтверждения подозрений в совершении правонарушений, прямо указанных в Конвенции. Перевозка российской нефти в любом случае не является достаточным основанием ни для осмотра, ни тем более для задержания судна, поскольку это противоречит правовому режиму ИЭЗ и открытого моря. У прибрежных государств отсутствует суверенитет в отношении данных морских пространств. Как указывалось ранее, в ИЭЗ государства полагают лишь суверенными правами и юрисдикцией, причем преимущественно в части добычи морских живых ресурсов и полезных ископаемых, а также защиты морской среды.

Случаи задержания судов так называемого «теневого флота» имели место как в территориальном море, так и в ИЭЗ Балтийского моря. Так, 14 мая 2025 г. ВМС

¹ Bockmann, M. 2024, Finland police seize Russian-linked dark fleet tanker Eagle S in cable-cutting investigation, *Lloyd's List*, 26.12.2024, URL: <https://www.lloydslist.com/LL1151950/Finland-police-seize-Russian-linked-dark-fleet-tanker-Eagle-S-in-cable-cutting-investigation> (дата обращения: 09.02.2026).

Эстонии в ИЭЗ Финского залива попытались задержать танкер *Jaguar*, шедший в российский порт Приморск под флагом Габона¹. Возможно, эстонские власти планировали провести проверку судна на флаг на основании ст. 110 Конвенции, однако после вмешательства российского боевого самолета ВМС Эстонии отказались от дальнейших попыток остановить танкер.

Фактором, характеризующим большинство случаев задержания танкеров в 2024—2026 гг., является наличие отступлений от сложившейся нормальной морской практики и от действующих актов в сфере международного морского права, которые допускали судовладельцы задержанных судов. Как ранее указывалось, у танкера *Eagle S* отсутствовал действующий страховой полис. Кроме того, изначально задержание было осуществлено в связи с произошедшим в ИЭЗ Финляндии повреждением подводного силового кабеля *Estlink 2* якорем танкера. Хотя версия Финляндии о диверсии не подтвердилась и дело было прекращено финским судом ввиду отсутствия юрисдикции², сам по себе факт случайного повреждения кабеля протаскиванием якоря говорит о неосмотрительности экипажа и нарушении базовых правил безопасности на судне. Для расследования указанного инцидента использовалась система *Nordic Warden* («Северный страж») [10, с. 30].

Существенные нарушения были выявлены в отношении танкера Кивала, задержанного эстонскими властями в апреле 2025 г., было выявлено 40 нарушений, 29 из которых носили существенный характер (технические неполадки, отсутствие системы управления безопасностью, отсутствие документов о подготовке экипажа на случай чрезвычайных ситуаций). Подобные проблемы являются своеобразным «магнитом» для различного рода проверок, осуществляемых компетентными органами прибрежных государств.

Политика ЕС по ограничению передвижения судам, отнесенным к так называемому «теневому флоту», осуществляется не только в акватории Балтийского моря. Необходимо упомянуть задержание французскими ВМС танкера *Grinch* в январе 2026 г., которое было произведено в море Альборан. Французские власти, комментируя задержание, сообщили, что оно было осуществлено в связи с подозрениями в незаконном поднятии коморского флага³. Таким образом, Франция сослалась на ст. 110 Конвенции ООН 1982 г., поскольку задержание было произведено именно в открытом море. Вероятно, зона для задержания специально была выбрана таким образом, чтобы не возникало вопросов относительно действий французских ВМС в территориальных водах какого-либо из прибрежных государств — в море Альборан есть лишь небольшой участок открытого моря, существующий вследствие особенностей законодательства Испании в области делимитации морских пространств [11, р. 13].

Данные ситуации обнажают еще одну проблему судов: игнорирование действующих требований в части корректного применения флага, что выражается, помимо всего прочего, в использовании флагов из «черного списка». В случае с танкером *Grinch* судовладелец решил использовать флаг Коморских островов — этот флаг некоторые аналитические организации относят к «черному списку», поскольку суда,

¹ Кондратьев, А. 2025, Эстония попыталась остановить танкер в Финском заливе. Его спас российский Су-35, *Газета.ru*, 16.05.2025, URL: https://www.gazeta.ru/politics/2025/05/16/21047240.shtml?utm_auth=false&updated (дата обращения: 20.12.2025).

² Judgement of the Helsinki District Court. Ruling № 1035 6447, 03.10.2025, URL: <https://www.ejiltalk.org/wp-content/uploads/2025/11/Tuomio-asiassa-706-2025-12270-EN.pdf> (дата обращения: 05.05.2026).

³ Staalesen, A. 2026, French Navy boards shadow tanker carrying Arctic oil, *The Barents Observer*, 23.01.2026, URL: <https://www.thebarentsobserver.com/news/french-navy-boards-shadow-tanker-carrying-arctic-oil/444053> (дата обращения: 10.02.2026).

следующие под ним, чаще становятся целью проверок и задержаний¹. Вероятно, именно применение флага Коморских островов изначально привлекло внимание французских властей. Подобный подход вполне объясним, поскольку часто критикуемая в научном сообществе система присвоения судам флагов [12] требует от государств создания собственных механизмов по установлению реальной связи между судном и государством флага [13]. Представляется, что для судов подобного класса более рационально применять удобные флаги из «серого» или «белого» списка, которые не привлекают повышенного внимания со стороны портовых администраций. Именно наличие права судна на его флаг чаще всего выступает формальным поводом для его проверки за пределами территориального моря [14].

Еще более неординарная ситуация сложилась с задержанием в открытом море властями США танкера *Marinera*, поменявшим флаг непосредственно в ходе осуществления рейса. Основной причиной задержания стало нарушение режима односторонних экстерриториальных санкций США в отношении венесуэльской нефти, о чем представители США открыто заявляли. С точки зрения международного права экстерриториальные санкции являются неправомерными [15, с. 6; 16, р. 61], тем более неправомерными выступают любые принудительные действия к нарушителям таких санкций, включая задержание судов. Однако в указанной ситуации у властей США формально могли быть иные причины для задержания судна, которые заключались в подозрениях относительно подлинности флага. На момент задержания судно следовало под флагом РФ: оно было зарегистрировано в Российском международном реестре судов. В соответствии с законодательством большинства государств мира для регистрации в реестре судов необходимо осуществление процедуры классификации и освидетельствования. Согласно Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации (КТМ РФ) судно может быть зарегистрировано в одном из реестров судов РФ только при условии проведения классификации и освидетельствования². Кроме того, классификация и освидетельствование могут проводиться лишь уполномоченными на то организациями и классификационными обществами³.

На данный момент в открытых источниках отсутствует информация о наличии такого свидетельства. Представляется, что у береговой охраны США могли быть определенные основания полагать, что судно не имеет национальности, особенно если принять во внимание действующий в США жесткий подход к досмотру судов без национальности [17, р. 110]. Вместе с тем у нее не было никаких оснований производить задержание судна, так как подтверждение наличия права плавания под флагом РФ было предоставлено российскими официальными лицами практически сразу же после задержания. Соответственно, любые дальнейшие действия США были незаконны с позиций международного морского права.

Следует отметить, что рассмотренный выше случай с задержанием судна в открытом море береговой охраной США был воспринят некоторыми странами Балтийского моря как прецедент, позволяющий им действовать аналогичным образом в отношении судов, перевозящих российскую нефть. Однако страны ЕС не обладают такими же возможностями и влиянием в мире, как США, и не всегда могут себе позволить подобные действия, тем более что в отличие от США все страны ЕС являются участниками Конвенции ООН 1982 г. Хотя ими и предпринимались

¹ Paris MoU Black List, 2024, URL: <https://parismou.org/system/files/2025-06/Paris%20MoU%20Black%20List%202024.pdf> (дата обращения: 10.02.2026).

² Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 г. № 81-ФЗ (ред. от 24.06.2025), П. 1.1 ст. 37, URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_22916/ (дата обращения: 10.02.2026).

³ Там же, ст. 23, 24.

попытки действовать в противовес международно-правовому смыслу Конвенции, например, запретить вход в свои территориальные воды всем судам под флагом РФ (что некоторыми исследователями рассматривалось как решение, необходимое для обеспечения стабильности международного права [18]), операция по бесосновательному задержанию судна в открытом море является гораздо более существенным и прямым нарушением ее положений.

Несмотря на активное продвижение в общественном пространстве готовности стран ЕС бороться с так называемым «теневым флотом», имевшие место случаи задержания судов формально связаны с другими причинами. Как уже отмечалось выше, с точки зрения международного морского права внесение судна в санкционный список ЕС не дает странам Союза оснований для введения каких-либо принудительных мер в его отношении. Однако это выступает основанием для более пристального внимания к такому судну со стороны контрольных ведомств. Соответственно, в случае появления обстоятельств, дающих право осмотреть или даже задержать судно, такие действия сразу предпринимаются. Чаще всего такие ситуации происходят в территориальных водах стран ЕС. Нередко в ходе проверок действительно устанавливаются те или иные нарушения правил мореплавания. С учетом данных обстоятельств лучшей мерой защиты для судовладельцев, осуществляющих управление танкерами в территориальном море ЕС, является неукоснительное соблюдение всех требований в отношении безопасности мореплавания, наличие актуальных документов в области управления безопасностью, а также отсутствие требований или претензий со стороны администрации флага.

В этой связи следует разделять две ситуации: с одной стороны, это причисление судна к так называемому «теневому флоту», которое имеет исключительно политический характер и не влечет за собой никаких международно-правовых последствий, с другой — нарушение судном существующих правил судоходства, которое уже имеет правовой характер и может повлечь за собой соответствующие последствия. При этом указанные ситуации никак не взаимосвязаны друг с другом.

Подводная инфраструктура в Балтийском море

По дну Балтийского моря проложена разветвленная подводная инфраструктура в виде телекоммуникационных и электрических кабелей, а также магистральных трубопроводов, которые принадлежат компаниям из стран ЕС и России. Согласно Морской доктрине РФ, утвержденной Указом президента РФ от 31.07.2022 г. № 512, в качестве одного из приоритетов российской политики на Балтике указано дальнейшее развитие в интересах экспорта системы подводных трубопроводов, обеспечение их эффективного и безопасного функционирования (п. 56 (2)).

Вместе с тем текущая политическая напряженность в регионе диктует новые условия эксплуатации данной инфраструктуры. Так, в сентябре 2022 г. была совершена диверсия, в результате которой были уничтожены обе нитки газопровода «Северный поток-1» и одна нитка газопровода «Северный поток-2». Диверсия носила беспрецедентный характер и практически сразу вызвала опасения относительно безопасности иной подводной инфраструктуры.

С 2023 г. и по настоящий момент был зафиксирован целый ряд повреждений кабелей, проходящих по дну Балтийского моря [19]. При этом пострадавшими от указанных повреждений были как компании из ЕС, так и российские компании: к примеру, 8 февраля 2025 г. были повреждены участки подводной волоконно-оптической линии связи, принадлежащей компании «Ростелеком» [20].

Проблема повреждения подводной инфраструктуры имеет общий характер, такие случаи происходят по всему миру [21], однако в силу ряда политических причин ситуация в Балтийском море занимает особое место.

Ситуация с повреждением подводной инфраструктуры порождает целый комплекс проблем, включая проблемы правового характера. Как правило, подводная инфраструктура проходит через различные водные пространства, относящиеся к разным государствам, а также через открытое море. В связи с этим возникают вопросы определения государства, обладающего юрисдикцией по расследованию данных правонарушений, механизма возмещения убытков, мер по охране и предупреждению противоправных действий, а также возможности использования мер принуждения в акватории, выходящей за пределы территориального моря. Конвенция ООН 1982 г. гарантирует всем странам свободу прокладки кабелей и трубопроводов (ст. 58, 87 Конвенции) [22] как в открытом море, так и в пределах ИЭЗ, однако не содержит соответствующих современным вызовам достаточных механизмов защиты прав государств. Это наглядно продемонстрировала ситуация с подрывами «Северных потоков». Заключенная еще в XIX в. и действующая по сей день Конвенция по охране подводных телеграфных кабелей¹ содержит общие положения об ответственности, но вряд ли может служить адекватным правовым инструментом в современных условиях.

Если повреждение подводных кабелей могло быть связано с непреднамеренными действиями и эти действия не привели к крупному ущербу, то подрыв «Северных потоков» имел умышленный характер, нанес существенный вред окружающей среде, а также привел к многомиллиардным убыткам как для оператора, так и для поставщика и потребителя газа. Несмотря на это, именно разрыв телекоммуникационных кабелей, а не диверсия на Северных потоках заставила страны ЕС искать пути защиты подводной инфраструктуры. В начале 2025 г. восемь стран НАТО объявили о начале операции «Балтийский часовой» (*Baltic Sentry*) по патрулированию акватории Балтийского моря с целью защиты энергообъектов и критической подводной инфраструктуры². Данный вопрос также был увязан с мерами по борьбе с так называемым «теневым флотом», в том числе в акватории, выходящей за пределы территориального моря стран ЕС. В публичном пространстве стала продвигаться мысль о том, что именно суда так называемого «теневого флота» преднамеренно повреждают подводную инфраструктуру³, однако никаких доказательств представлено не было.

Одновременно в экспертном сообществе был начат поиск юридических оснований для борьбы с «российским теневым флотом» и преднамеренного повреждения подводной инфраструктуры. Иными словами, решение правовой проблемы приобрело чисто политический характер. В научной литературе можно встретить даже попытки оправдания диверсий на «Северные потоки» с позиций международного права [23, р. 57]. В западной правовой доктрине началось формирование позиции, обосновывающей расширение полномочий прибрежных государств по задержанию и аресту судов за действия, которые якобы представляют угрозу международному

¹ Международная конвенция по охране подводных телеграфных кабелей. Париж, 14.03.1884, URL: <https://docs.cntd.ru/document/901786544> (дата обращения: 10.02.2026).

² Joint Statement of the Baltic Sea NATO Allies Summit, 2025, *Tasavallan Presidentti*, 14.01.2025, URL: <https://www.presidentti.fi/joint-statement-of-the-baltic-sea-nato-allies-summit/> (дата обращения: 20.03.2026).

³ Whitaker, B., de Granados, O. Z., Chasan, A., Gordon, E. 2025, Authorities investigate possible Russian “hybrid warfare” after oil tanker cuts undersea cables, *CBS News*, 28.09.2025, URL: <https://www.cbsnews.com/news/eagle-s-baltic-cut-cable-investigation-russia-ties-60-minutes/> (дата обращения: 20.03.2026).

миру и безопасности [24, с. 88]. Некоторые исследователи даже принимали попытки квалифицировать повреждение подводной инфраструктуры как акт пиратства, хотя данная позиция противоречит Конвенции ООН по морскому праву [25, с. 92]. Однако идея с расширением полномочий прибрежных государств за пределами территориального моря не находит убедительных обоснований в нормах действующего международного морского права.

В таких позициях можно усмотреть попытку найти юридические механизмы, позволяющие под видом защиты подводной инфраструктуры решить политические задачи. В данной ситуации выработка общих юридических механизмов защиты подводной инфраструктуры вряд ли возможна.

Политические разногласия не должны быть препятствием для решения реальной проблемы обеспечения безопасности подводной инфраструктуры. Текущая ситуация показывает, что правовые механизмы защиты подводной инфраструктуры должны одновременно содержать гарантии по недопущению использования прибрежными государствами своих полномочий для достижения политических или коммерческих целей.

Добыча общераспространенных полезных ископаемых и дноуглубительная деятельность

На шельфе Балтийского моря прибрежные государства осуществляют различную деятельность, в том числе добычу общераспространенных полезных ископаемых, таких как песок и песчано-гравийная смесь. Указанная деятельность чаще всего происходит в пределах внутренних вод и территориального моря, в связи с этим она в меньшей степени зависит от международного сотрудничества.

Однако при добыче общераспространенных полезных ископаемых возникают правовые проблемы внутреннего характера. В частности, российское законодательство предусматривает достаточно сложную процедуру получения лицензии для добычи общераспространенных полезных ископаемых, требующей согласования со стороны Федерального агентства по рыболовству, Федерального агентства по недропользованию и Правительства РФ. Согласно требованиям ФЗ «О континентальном шельфе» и ФЗ «О недрах» добычу песка могут осуществлять только предприятия, имеющие опыт освоения континентального шельфа не менее чем 5 лет и доля РФ в уставном капитале которых составляет более 50 %¹. Это существенно сужает круг лиц, имеющих право на осуществление данной деятельности.

Перечень участков недр федерального значения содержит всего одно месторождение в Калининградской области — на Западном участке месторождения Рыбачье². При этом Калининградская область остро нуждается в независимом и стабильном источнике песка и гравия для строительства и намыва пляжей. Хотя ресурсообеспеченность региона и считается высокой [26, с. 104], в связи с растущими темпами строительства в Калининградской области существующие месторождения вскоре могут перестать его обеспечивать.

Процесс получения лицензии на добычу общераспространенных полезных ископаемых в Балтийском море представляется излишне сложным. Нерациональным видится требование в части опыта и формы собственности заявителя. Добыча пе-

¹ Закон РФ «О недрах» от 21.02.1992 г. № 2395-1, П. 3 ст. 9, URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_343/bc0a0696165f6d59cd074f61479ec17e862c5211/ (дата обращения: 01.03.2026).

² Перечень участков недр федерального значения, URL: <https://online.consultant.ru/riv/cgi/online.cgi?req=doc&base=LAW&n=508526#4Ry6lBVofkMgUdwj> (дата обращения: 01.03.2026).

ска со дна моря представляет собой разновидность гидротехнических, дноуглубительных работ, и в данном смысле значение имеет не опыт работ на шельфе, а опыт выполнения дноуглубительных работ, то есть реальная компетенция лица в эксплуатации земснарядов и иных технических единиц дноуглубительного флота. Неверно ограничивать список потенциальных лицензиатов лишь государственными компаниями, так как ни одна из них не обладает необходимым и достаточным опытом выполнения дноуглубительных работ, равно как не располагает собственным дноуглубительным флотом.

При оформлении тех или иных разрешений необходимо учитывать возможные последствия добычи общераспространенных полезных ископаемых для окружающей среды, в частности для экосистем дна Балтики, поскольку подобное вмешательство может негативным образом сказаться на их состоянии. Другим важным фактором является необходимость обязательного учета эрозии — любое изменение ландшафта дна может привести к изменению карты течений, и море начнет подмывать берег в тех местах, где ранее не наблюдалось никаких проблем с формированием береговой линии [27].

Активная хозяйственная деятельность неизбежно приводит к ухудшению экологической обстановки в Балтийском море. Так, недавние оценки экологического состояния Балтийского моря, проводившиеся Хельсинской комиссией по защите морской среды Балтийского моря (*HELCOM*, ХЕЛКОМ), выявили множество проблем: от чрезмерной эвтрофикации (насыщения акватории биогенными элементами, что приводит к бурному развитию водорослей и появлению ядовитых цианобактерий) до наличия высоких концентраций тяжелых металлов (ртуть, свинец, кадмий) в биоте моря¹. С марта 2022 г. участие России в ХЕЛКОМ приостановлено. Тогда же Международный совет по исследованию моря (*ICES*, ИКЕС) приостановил участие РФ в своей работе, и Конвенция ИКЕС была денонсирована Россией. Заморозка международного сотрудничества повышает риски и снижает эффективность от любой хозяйственной деятельности [28].

Приостановка взаимодействия в рамках региональных форматов и организаций выступает существенным фактором, оказывающим негативное воздействие на состояние биологических ресурсов в Балтийском море. В результате приостановки участия России в работе ХЕЛКОМ указанная организация не получает и, соответственно, не учитывает в своих обзорах данные о состоянии среды Балтийского моря из России. Из-за замкнутого характера этого моря и, как следствие, крайне медленного водообмена с Мировым океаном [29, с. 167] любые меры по защите морской среды могут принести пользу лишь в том случае, если они применяются всеми прибрежными государствами. Несмотря на то что планы действий ХЕЛКОМ зачастую не могут быть исполнены в установленный срок [30, с. 109], а также на некоторые проблемы эффективности процесса принятия решений [31], эта организация все равно является достаточно важной дискуссионной и научно-исследовательской площадкой, оказывающей значительное влияние на экологическое состояние Балтийского моря. В любом случае политические противоречия не должны становиться препятствием для реализации международно-правовых механизмов защиты окружающей среды в Балтийском регионе.

Таким образом, конфронтационная политика и прекращение сотрудничества уже оказали и продолжают оказывать существенное негативное влияние на экологию

¹ State of the Baltic Sea, The HELCOM Holistic Assessment 2016—2021, URL: <https://stateofthebalticsea.helcom.fi/wp-content/uploads/2023/10/Executive-summary-chapter.pdf> (дата обращения: 01.03.2026).

гическую обстановку. Умышленное и неумышленное разрушение подводной инфраструктуры, активизация военной активности и прочие факторы существенно подрывают экосистему Балтики.

Заключение

Обеспечение свободы судоходства на Балтике имеет стратегическое значение для России. Политическая напряженность со странами ЕС и НАТО, а также введение односторонних ограничительных мер создают дополнительные трудности для судоходства по Балтике российских судов, а также судов третьих стран, перевозящих российские товары, включая нефть и нефтепродукты.

Однако, несмотря на политическое и экономическое давление, судоходство, а также иная хозяйственная деятельность России на Балтике продолжается.

С позиции международного права односторонние санкции ЕС в отношении российской нефти, а также судов так называемого «теневого флота» не имеют серьезных правовых последствий для деятельности по транспортировке российской нефти. Указанные санкции лишь ограничивают доступ к услугам, которые оказываются на территории ЕС. В этой связи угрозы по ограничению судоходства, связанного с транспортировкой российской нефти, не имеют под собой правовой почвы. Иными словами, тот факт, что судно перевозит российскую нефть в нарушение односторонне установленного потолка цен не является достаточным основанием для страны ЕС задерживать его или каким-либо образом ограничивать его движение, даже если оно находится в территориальных водах. Однако в рамках борьбы с «теневым флотом» страны ЕС стали уделять более пристальное внимание указанным судам с целью выявления иных нарушений, которые могут создать правовые основания для ограничения судоходства. Иными словами, внешне такая деятельность выглядит как борьба с «теневым флотом», а с правовой точки зрения чаще всего представляет собой реализацию полномочий по выявлению различных нарушений правил судоходства, которые никак не связаны с транспортировкой российской нефти.

Неблагоприятная политическая обстановка также существенно осложняет деятельность по использованию ресурсов Балтийского моря. Кроме того, текущая политическая ситуация привела к повреждению или уничтожению подводной инфраструктуры, беспрецедентным примером чего послужила диверсия на «Северных потоках». Действующее международное право не содержит эффективных механизмов, позволяющих обеспечивать защиту подводной инфраструктуры. В связи с этим необходима выработка общих подходов к решению данной проблемы, чему мешает текущая конфронтация в регионе и мире.

Несмотря на достаточно высокую степень эскалации и громкие заявления политиков, в настоящее время страны Балтийского моря стараются действовать в рамках существующих международных норм, правда, нередко позволяя слишком широкую трактовку тех или иных правил. Международное морское право действует и может служить основой для выстраивания нормальных взаимодействий, а также выработки правовых решений в отношении новых вызовов.

Список литературы

1. Лебедева, О. В. 2021, Ништадтский мир и его роль в становлении российской государственности в период с 1721 по 1917 гг., *Вестник МГИМО-Университета*, т. 14, № 6, с. 49—70, EDN: QSPUIY, <https://doi.org/10.24833/2071-8160-2021-6-81-49-70>
2. Золов, А. В. 2020, «Русским нужен незамерзающий порт на Балтике» (К вопросу об истории передачи Кёнигсберга Советскому Союзу), в: Кретинин, Г. В., Давиденко, А. А., Мегем, М. Е. (ред.), *В боях за Восточную Пруссию. 75 лет Великой Победе!*, Калининград, с. 149—170, EDN: QGWAPP

3. Wolfrum, R. 2009, Freedom of Navigation: New Challenges, in: Nordquist, M. H., Koh, T., Moore, J. N. (eds.), *Freedom of Seas, Passage Rights and the 1982 Law of the Sea Convention*, Martinus Nijhoff Publishers, p. 79—101, <https://doi.org/10.1163/ej.9789004173590.i-624.31>
4. Гудев, П. А. 2023, Свобода судоходства на Балтике (Риски и вызовы для Российской Федерации), *Современная Европа*, №7 (121), с. 98—110, EDN: RYXQLH, <https://doi.org/10.31857/S0201708323070082>
5. Войников, В. В. 2025, Калининградская область в рамках санкционной политики ЕС, *Современная Европа*, №4 (132), с. 52—63, EDN: BWIQJR, <https://doi.org/10.7868/S3034599525040059>
6. Beckman, R., Nguyen, T., Ong, J. 2025, Possible Actions by Coastal States to Protect Their Marine Environment from Oil Tankers in the Dark Fleet, *The International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 40, № 1, p. 1—28, EDN: HXDHRE, <https://doi.org/10.1163/15718085-bja10219>
7. Войников, В. В. 2025, *Правовые аспекты влияния ограничительных мер ЕС на Калининградскую область Российской Федерации: аналитический доклад*, Калининград, 50 с., EDN: APHINN
8. Рогинко, С. А. 2025, 15-й пакет антироссийских санкций ЕС: роль Балтийско-Скандинавского макрорегиона, *Аналитические записки Института Европы РАН*, № 1 (41), с. 17—26, EDN: GYBEIH, <https://doi.org/10.15211/analytics1320251726>
9. Heij, C., Knapp, S. 2019, Shipping inspections, detentions, and incidents: an empirical analysis of risk dimensions, *Maritime Policy & Management*, vol. 46, № 7, p. 866—883, EDN: HDBMMF, <https://doi.org/10.1080/03088839.2019.1647362>
10. Гриняев, С. Н. 2025, Анализ деятельности США и НАТО по нейтрализации «теневое флота» РФ: подходы и технологии, *Научно-аналитический вестник ИЕ РАН*, № 3 (45), с. 28—36, EDN: LPIRAB, <https://doi.org/10.15211/vestnikieran320252836>
11. Báez, J. C., Vázquez, J.-T., Camiñas, J. A., Idrissi, M. M. (eds.). 2021, *Alboran Sea — Ecosystems and Marine Resources*, Springer Cham, 939 p., <https://doi.org/10.1007/978-3-030-65516-7>
12. Андриянов, Д. В. 2023, Международно-правовые проблемы установления реальной связи судна и государства флага: торжество формализма над содержанием?, *Журнал ВШЭ по международному праву*, т. 1, № 2, с. 54—71, EDN: JXQUMN, <https://doi.org/10.17323/jil.2023.18189>
13. Kuznietsov, S. 2021, The “Genuine link” Concept: Is It Possible to Enhance the Strength?, *Lex Portus*, vol. 7, № 6, p. 65—89, EDN: TIWOZZ, <https://doi.org/10.26886/2524-101X.7.6.2021.3>
14. Lewis, A. 2015, Flag Verification on the High Seas: Understanding Requirements for Masters and Commanders, *The International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 30, № 2, p. 335—360, <https://doi.org/10.1163/15718085-12341352>
15. Boklan, D. S., Koval, V. V. 2024. Unilateral Sanctions under International Law and Effectiveness of Blocking, *Moscow Journal of International Law*, № 1, с. 6—23, EDN: MLJGHG, <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2024-1-6-23>
16. Schmidt, Ju. 2022, The Legality of Unilateral Extra-territorial Sanctions under International Law, *Journal of Conflict and Security Law*, vol. 27, № 1, p. 53—81, EDN: ZKPOMM, <https://doi.org/10.1093/jcsl/krac005>
17. Norris, A. 2025. Rudderless and Adrift: States’ Unwarranted Timidity Respecting Stateless Vessels, *International Law Studies*, vol. 106, p. 102—115.
18. Lewis, R. 2025. The ‘Constitution for the Oceans’? The Law of the Sea Convention as a Living Treaty, *International and Comparative Law Quarterly*, vol. 74, № 1, p. 1—31, EDN: GHQIXX, <https://doi.org/10.1017/s0020589325000120>
19. Ringbom, H. 2025, New Threats—Old Rules: Law of the Sea Issues Raised by Suspected Attacks on Submarine Infrastructure in the Baltic Sea, *Ocean Development & International Law*, vol. 56, № 3, p. 390—414, EDN: JXCHVB, <https://doi.org/10.1080/00908320.2025.2534621>
20. Колесникова, М. Л. 2026, Инициативы ЕС 2026 года по обеспечению безопасности подводных кабелей: Балтийско-Скандинавский макрорегион, *Аналитические записки Института Европы РАН*, № 1 (45), с. 73—81, EDN: QUPOHU, <https://doi.org/10.15211/analytics11020267381>

21. Lott, A. 2025, Conventional Jurisdictional Approaches to Protecting Submarine Cables and Pipelines, *International and Comparative Law Quarterly*, vol. 74, № S1, p. 63–84, EDN: JPNVZF, <https://doi.org/10.1017/s0020589325101164>

22. Sun, Z. 2025, Coastal State Rights and the Freedom of the Laying of Submarine Cables and Pipelines, in: Sun, Z. (ed.), *Finding a Balance in the Exclusive Economic Zone: Conflict and Stability in the Law of the Sea*, Cambridge, p. 142–198, <https://doi.org/10.1017/9781009471329>

23. Pedrozo, P. 2025, Safeguarding Submarine Cables and Pipelines in Times of Peace and War, *International Law Studies*, vol. 106, p. 44–65.

24. Гудев, П. А., Поливач, А. П. 2025, Всем выйти из тени! *Россия в глобальной политике*, т. 23, № 4 (134), с. 70–88, EDN: UYDNSC, <https://doi.org/10.31278/1810-6439-2025-23-4-70-88>

25. Гудев, П. А., Офицеров-Бельский, Д. В. 2025, Защита и милитаризация подводной инфраструктуры в акватории Балтийского моря: проблемный дискурс, правовые аспекты и практические шаги, *Пути к миру и безопасности*, № 1 (68), с. 87–105, EDN: VKOZZA, <https://doi.org/10.20542/2307-1494-2025-1-87-105>

26. Машевская, Л. А., Харин, Г. С., Ерошенко, Д. В., Жуковская, И. П. 2015, Экзарационное происхождение котловин Центральной Балтики и роль ледникового материала в формировании полезных ископаемых Калининградской области, в: Жуковская, И. П., Поплавская, Л. Г., Шидловская, Ю. А. (ред.), *Проблемы изучения и охраны природного и культурного наследия национального парка «Курильская коса»*: сборник научных статей, Калининград, с. 92–105, EDN: YJEYWL

27. Ялтанец, И. М., Мясков, А. В., Дробаденко, В. П., Пастихин, Д. В. 2018, Проблемы освоения месторождений твердых полезных ископаемых дна морей и океанов, *Гидротехническое строительство*, № 11, с. 8–15, EDN: YOYMVV

28. Колесникова, М. Л. 2024, Возможные риски для рыболовства России в Балтийском море (аспект Евросоюза), *Аналитические записки ИЕ РАН*, № 26 (358), с. 28–35, EDN: ISXHFZ, <https://doi.org/10.15211/analytics42620242835>

29. Ежова, Т. Г. 2012, Сотрудничество России и Европейского Союза в области охраны морской среды Балтийского моря от загрязнения, *Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта*, № 3, с. 166–173, EDN: OWMTCF

30. Минин, В. Б. 2020, К новому плану действий ХЕЛКОМ по защите Балтийского моря, *АгроЭкоИнженерия*, № 1, с. 108–122, EDN: NUOIAY, <https://doi.org/10.24411/0131-5226-2020-10260>

31. Кулаковская, В. А. 2025, Совершенствование управления трансграничными водными объектами на примере Балтийского моря, *Проблемы теории и практики управления*, № 10, с. 34–45, EDN: XLAVEC

Об авторах

Вадим Валентинович Войников, доктор юридических наук, профессор кафедры интеграционного права и прав человека, МГИМО МИД России, Россия; профессор Высшей школы права, Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия.

<https://orcid.org/0000-0003-1495-3227>

E-mail: voinicov@yandex.ru

Иван Вячеславович Дыханов, аспирант Высшей школы права, Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия; юриконсульт, ООО «Балтийская морская дноуглубительная компания», Россия.

<https://orcid.org/0009-0003-5340-9256>

E-mail: dykahnov39@gmail.com



INTERNATIONAL LEGAL ASPECTS OF THE FREEDOM OF NAVIGATION AND ECONOMIC ACTIVITIES IN THE BALTIC SEA

V. V. Voynikov^{1, 2} 

I. V. Dykhanov² 

¹ MGIMO University,
76 Prospect Vernadskogo, Moscow, 119454, Russia

² Immanuel Kant Baltic Federal University,
14 A. Nevskogo St., Kaliningrad, 236041, Russia

Received 29 March 2026

Accepted 15 May 2026

doi: 10.5922/2079-8555-2026-2-3

© Voynikov V.V., Dykhanov I.V., 2026

Freedom of navigation and the peaceful use of maritime spaces are among the most complex issues in contemporary international maritime law, as they involve the interests of states, economic actors, and international organisations. These issues have gained particular relevance in the twenty-first century in the context of growing geopolitical tensions and the increasing use of hybrid methods in interstate confrontation. Their consequences are especially evident in the Baltic Sea, where incidents involving damage to underwater infrastructure, acts of sabotage, vessel detentions, and restrictions affecting navigation and economic activity have become increasingly frequent. This article aims to examine the legal nature of restrictions on navigation and economic activities in the Baltic Sea and to identify possible legal approaches to overcoming them. To achieve this objective, the authors analyse the international legal framework governing maritime space, freedom of navigation, and economic activity at sea. Particular attention is paid to the assessment of incidents involving vessel detentions and damage to underwater infrastructure in the Baltic Sea, as well as to the legal implications of these developments for the exercise of navigational rights and maritime economic activities. The study concludes that, despite the unprecedented level of political tension in the region, the law of the sea remains the principal legal framework governing navigation and economic activity in the Baltic Sea. It continues to provide the normative basis for balancing the interests of coastal states and other users of maritime spaces and remains the primary mechanism for regulating maritime relations in the region.

Keywords:

the law of the sea, underwater infrastructure, the Baltic Sea, freedom of navigation, shadow fleet

References

1. Lebedeva, O. V. 2021, The Nystadt Peace and its Role in the Formation of Russian Statehood from 1721 to 1917, MGIMO Review of International Relations, vol. 14, №6, p. 49–70 (in Russ.), EDN: QSPUIY, <https://doi.org/10.24833/2071-8160-2021-6-81-49-70>
2. Zolov, A. V. 2020, “The Russians need an ice-free port on the Baltic” (On the history of the transfer of Königsberg to the Soviet Union), in: Kretinin, G. V., Davidenko, A. A., Megem, M. E. (eds.), In the battles for East Prussia. 75 years of the Great Victory!, Kaliningrad, p. 149–170 (in Russ.), EDN: QGWAPP
3. Wolfrum, R. 2009, Freedom of Navigation: New Challenges, in: Nordquist, M. H., Koh, T., Moore, J. N. (eds.), Freedom of Seas, Passage Rights and the 1982 Law of the Sea Convention, Martinus Nijhoff Publishers, p. 79–101, <https://doi.org/10.1163/ej.9789004173590.i-624.31>

4. Gudev, P. A. 2023, Freedom of Navigation in the Baltic (Risks and Challenges for the Russian Federation), *Contemporary Europe*, № 7 (121), p. 98—110 (in Russ.), EDN: RYXQLH, <https://doi.org/10.31857/S0201708323070082>
5. Voynikov, V. V. 2025, Kaliningrad Region in the Framework of EU Sanction Policy, *Contemporary Europe*, № 4 (132), p. 52—63 (in Russ.), EDN: BWIQJR, <https://doi.org/10.7868/S3034599525040059>
6. Beckman, R., Nguyen, T., Ong, J. 2025, Possible Actions by Coastal States to Protect Their Marine Environment from Oil Tankers in the Dark Fleet, *The International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 40, № 1, p. 1—28, EDN: HXDHRE, <https://doi.org/10.1163/15718085-bja10219>
7. Voynikov, V. V. 2025, Legal aspects of the impact of EU restrictive measures on the Kaliningrad region of the Russian Federation: an analytical report, Kaliningrad, 50 p. (in Russ.), EDN: APHINN
8. Roginko, S. A. 2025, The 15th package of EU anti-Russian sanctions: the role of Baltic-Scandinavian macroregion, *Analytical papers of the Institute of Europe RAS*, № 1 (41), p. 17—26 (in Russ.), EDN: GYBEIH, <https://doi.org/10.15211/analytics1320251726>
9. Heij, C., Knapp, S. 2019, Shipping inspections, detentions, and incidents: an empirical analysis of risk dimensions, *Maritime Policy & Management*, vol. 46, № 7, p. 866—883, EDN: HDBMMF, <https://doi.org/10.1080/03088839.2019.1647362>
10. Grinyaev, S. N. 2025, Analysis of US and NATO efforts to neutralize Russia's «shadow fleet»: approaches and technologies, *Scientific and Analytical Herald of the Institute of Europe RAS*, № 3 (45), p. 28—36 (in Russ.), EDN: LPIRAB, <https://doi.org/10.15211/vestnikieran320252836>
11. Báez, J. C., Vázquez, J.-T., Camiñas, J. A., Idrissi, M. M. (eds.). 2021, *Alboran Sea — Ecosystems and Marine Resources*, Springer Cham, 939 p., <https://doi.org/10.1007/978-3-030-65516-7>
12. Andriyanov, D. V. 2023, International Legal Problems of Establishing a Genuine Link between the Ship and the Flag State: the Triumph of Formalism over Content?, *HSE University Journal of International Law*, vol. 1, № 2, p. 54—71 (in Russ.), EDN: JXQUMN, <https://doi.org/10.17323/jil.2023.18189>
13. Kuznietsov, S. 2021, The “Genuine link” Concept: Is It Possible to Enhance the Strength?, *Lex Portus*, vol. 7, № 6, p. 65—89, EDN: TIWOZZ, <https://doi.org/10.26886/2524-101X.7.6.2021.3>
14. Lewis, A. 2015, Flag Verification on the High Seas: Understanding Requirements for Masters and Commanders, *The International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 30, № 2, p. 335—360, <https://doi.org/10.1163/15718085-12341352>
15. Boklan, D. S., Koval, V. V. 2024. Unilateral Sanctions under International Law and Effectiveness of Blocking, *Moscow Journal of International Law*, № 1, p. 6—23, EDN: MLJGHG, <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2024-1-6-23>
16. Schmidt, Ju. 2022, The Legality of Unilateral Extra-territorial Sanctions under International Law, *Journal of Conflict and Security Law*, vol. 27, № 1, p. 53—81, EDN: ZKPOMM, <https://doi.org/10.1093/jcsl/krac005>
17. Norris, A. 2025. Rudderless and Adrift: States' Unwarranted Timidity Respecting Stateless Vessels, *International Law Studies*, vol. 106, p. 102—115.
18. Lewis, R. 2025. The ‘Constitution for the Oceans’? The Law of the Sea Convention as a Living Treaty, *International and Comparative Law Quarterly*, vol. 74, № 1, p. 1—31, EDN: GHQIXX, <https://doi.org/10.1017/s0020589325000120>
19. Ringbom, H. 2025, New Threats—Old Rules: Law of the Sea Issues Raised by Suspected Attacks on Submarine Infrastructure in the Baltic Sea, *Ocean Development & International Law*, vol. 56, № 3, p. 390—414, EDN: JXCHVB, <https://doi.org/10.1080/00908320.2025.2534621>
20. Kolesnikova, M. L. 2026, EU's 2026 initiatives to ensure the security of submarine cables: Baltic-Scandinavian macroregion, *Analytical papers of the Institute of Europe RAS*, № 1 (45), p. 73—81 (in Russ.), EDN: QUPOHU, <https://doi.org/10.15211/analytics11020267381>
21. Lott, A. 2025, Conventional Jurisdictional Approaches to Protecting Submarine Cables and Pipelines, *International and Comparative Law Quarterly*, vol. 74, № S1, p. 63—84, EDN: JPNVZF, <https://doi.org/10.1017/s0020589325101164>
22. Sun, Z. 2025, Coastal State Rights and the Freedom of the Laying of Submarine Cables and Pipelines, in: Sun, Z. (ed.), *Finding a Balance in the Exclusive Economic Zone: Conflict and Stability in the Law of the Sea*, Cambridge, p. 142—198, <https://doi.org/10.1017/9781009471329>

23. Pedrozo, P. 2025, Safeguarding Submarine Cables and Pipelines in Times of Peace and War, *International Law Studies*, vol. 106, p. 44–65.

24. Gudev, P. A., Polivach, A. P. 2025, Everyone, come out of the shadow!, *Russia in Global Affairs*, vol. 23, № 4 (134), p. 70–88 (in Russ.), EDN: UYDNSC, <https://doi.org/10.31278/1810-6439-2025-23-4-70-88>

25. Gudev, P. A., Ofitserov-Belsky, D. V. 2025, Protection and militarization of undersea infrastructure in the Baltic Sea: problem discourse, legal aspects, and practical steps, *Pathways to Peace and Security*, № 1 (68), p. 87–105 (in Russ.), EDN: BKOZZA, <https://doi.org/10.20542/2307-1494-2025-1-87-105>

26. Mashevskaya, L. A., Harin, G. S., Eroshenko, D. V., Zhukovskaya, I. P. 2015, Exaration origin of the Central Baltic basins and the role of glacial material in the formation of minerals in the Kaliningrad region, in: Zhukovskaya, I. P., Poplavskaya, L. G., Shidlovskaya, Yu. A. (eds.), *Problems of Explore and Conservation Natural and Cultural Heritage of the Curonian Spit National Park: collection of scientific articles*, Kaliningrad, p. 92–105 (in Russ.), EDN: YJEYWL

27. Yaltanets, I. M., Myaskov, A. V., Drobadenko, V. P., Pastikhin, D. V. 2018, Issues of seabed and ocean floor solid mineral deposits development, *Hydraulic engineering construction*, № 11, p. 8–15 (in Russ.), EDN: YOYMVV

28. Kolesnikova, M. L. 2024, Possible risks for Russian fishing industry in the Baltic Sea (the EU aspect), *Analytical papers of IE RAS*, № 26 (358), p. 28–35 (in Russ.), EDN: ISXHFZ, <https://doi.org/10.15211/analytics42620242835>

29. Yezhova, T. G. 2012, EU-Russia Cooperation in the Baltic Sea Marine Environment Protection, *IKBFU's Vestnik*, № 3, p. 166–173 (in Russ.), EDN: OWMTCF

30. Minin, V. B. 2020, Towards a New HELCOM Baltic Sea Action Plan, *AgroEcoEngineering*, № 1, p. 108–122 (in Russ.), EDN: NUOIAY, <https://doi.org/10.24411/0131-5226-2020-10260>

31. Kulakovskaya, V. A. 2025, Improving the management of transboundary water bodies on the example of the Baltic Sea, *International Journal of Management Theory and Practice*, № 10, p. 34–45 (in Russ.), EDN: XLAVEC

The authors

Dr **Vadim V. Voynikov**, Professor, the Department of Integration Law and Human Rights, MGIMO University, Russia; Professor, Higher School of Law, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.

<https://orcid.org/0000-0003-1495-3227>

E-mail: voinicov@yandex.ru

Ivan V. Dykhanov, PhD Student, Higher School of Law, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia; Legal Adviser, Baltic Maritime Dredging Company Ltd., Russia.

<https://orcid.org/0009-0003-5340-9256>

E-mail: dykahnov39@gmail.com



Submitted for possible open access publication under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution – Noncommercial – No Derivative Works <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.en> (CC BY-NC-ND 4.0)