

Поступила: 24.06.2025. Одобрена: 28.06.2025. Доступна онлайн: 30.06.2025

МРНТИ 10.87.73

DOI: <https://www.doi.org/10.32523/2791-0954-2025-14-2-21-32>

Международно-правовое регулирование ареста и задержания судов: анализ современной практики

Микрина Валентина Геннадьевна

Кандидат юридических наук,

и.о. заведующего кафедрой публичного права Одинцовского филиала МГИМО МИД России, доцент кафедры публичного права

Москва, Россия

e-mail: v.mikrina@odin.mgimo.ru

ORCID: 0000-0002-7124-9271

Митина Екатерина Сергеевна

Студентка 3 курса международно-правового факультета МГИМО

Москва, Россия

e-mail: ek.m1tina@yandex.ru

ORCID: 0009-0004-2823-7138

Мирошкина Милана Сергеевна

студентка 3 курса международно-правового института Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА)

Москва, Россия

e-mail: m_miroshkina1@mail.ru

ORCID: 0000-0002-7703-823X

Аннотация: Статья посвящена актуальным проблемам международного морского права, связанным с правовыми основаниями и процедурами ареста и задержания судов в условиях современной геополитической обстановки. Особое внимание уделяется анализу ключевых международных конвенций UNCLOS 1982 года, Конвенции об аресте судов 1999 года, Конвенции о борьбе с незаконным оборотом наркотиков 1988 года, которые обеспечивают правовую регламентацию, а также рассматривается баланс между необходимостью обеспечения морской безопасности и защитой прав судовладельцев и членов экипажей. Значимость темы обусловлена участниками задержания судов, на примере инцидентов с Baltic Summer и KIWALA, которые демонстрируют пробелы в правовом регулировании и проблемы применения международного права в условиях санкционного давления и политической напряженности. В статье подчеркивается важность соблюдения принципов верховенства права, международного сотрудничества и процессуальных

гарантий для обеспечения устойчивого развития морской торговли и защиты прав человека.

Ключевые слова: морские перевозки, арест судов, международное морское право, санкции в судоходстве, права моряков, UNCLOS, борьба с наркотрафиком, исключительная экономическая зона, теневой флот, международные санкции.

Кемелерді тұтқындау және ұстауды халықаралық-құқықтық реттеу: қазіргі кездегі практикаға талдау

Микрина Валентина Геннадьевна

Заң ғылымдарының кандидаты,

Ресей СИМ ММХҚИ Одинцово филиалының жария құқық кафедрасы менгерушісі міндеттін атқарушы, жария құқық кафедрасының доценті

Мәскеу, Ресей

e-mail: v.mikrina@odin.mgimo.ru

ORCID: 0000-0002-7124-9271

Митина Екатерина Сергеевна

ММХҚИ Халықаралық құқық факультетінің 3-курс студенті

Мәскеу, Ресей

e-mail: ek.m1tina@yandex.ru

ORCID: 0009-0004-2823-7138

Мирошкина Милана Сергеевна

О.Е. Кутафин атындағы Университеті Халықаралық құқық институтының 3-курс студенті

Мәскеу, Ресей

e-mail: m_miroshkina1@mail.ru

ORCID: 0000-0002-7703-823X

Анната: Бұл мақала қазіргі геосаяси жағдайда кемелерді тұтқындау және ұстау мәселелеріне қатысты халықаралық теңіз құқығының өзекті проблемаларына арналған. Авторлар 1982 жылғы Теніз құқығы туралы БҰҰ конвенциясы (UNCLOS), 1999 жылғы Кемелерді тұтқындау туралы конвенция, 1988 жылғы Есірткі заттарының заңсыз айналымына қарсы қарес жөніндегі конвенция сияқты негізгі халықаралық құжаттарды талдай отырып, құқықтық негіздер мен рәсімдерді қарастырады. Сондай-ақ, теңіз қауіпсіздігін қамтамасыз ету қажеттілігі және кеме иелері мен экипаж мүшелерінің құқықтарын қорғау арасындағы тепе-теңдік мәселесіне назар аударылады.

Baltic Summer және KIWALA кемелеріне қатысты оқиғалар қарап, осындай тұтқындау жағдайларының жиілеп кетуі бұл тақырыптың өзектілігін көрсетеді. Бұл оқиғалар санкциялышқ қысым мен саяси шиеленіс жағдайында халықаралық

құқықты қолдану барысында туындастын олқылықтар мен қындықтарды көрсетеді. Мақалада теңіз саудасының тұрақты дамуы мен адам құқықтарын қорғауды қамтамасыз ету үшін құқық үстемдігі қафидаттарын, халықаралық ынтымақтастықты және процестік кепілдіктерді сақтау маңыздылығы атап өтіледі.

Түйін сөздер: теңіз тасымалы, кемені тұтқындау, халықаралық теңіз құқығы, кеме қатынасындағы санкциялар, теңізшілердің құқықтары, UNCLOS, есірткі саудасына қарсы күрес, айрықша экономикалық аймақ, көлеңкелі флот, халықаралық санкциялар.

International legal regulation of arrest and detention of vessels: an analysis of modern practice

Mikrina Valentina

Acting Head of the Department of Public Law, Odintsovo Campus of MGIMO University under the Ministry of Foreign Affairs of Russia; Associate Professor of the Department of Public Law,

Moscow, Russia

e-mail: v.mikrina@odin.mgimo.ru

ORCID: 0000-0002-7124-9271

Mitina Ekaterina

Student, MGIMO Faculty of International Law,

Moscow, Russia

e-mail: ek.mltina@yandex.ru

ORCID: 0009-0004-2823-7138

Miroshkina Milana

Student, Moscow State Academy of Law (MSAL),

Moscow, Russia

e-mail: m_miroshkina1@mail.ru

ORCID: 0000-0002-7703-823X

Abstract: The article is devoted to topical issues of international maritime law related to the legal grounds and procedures for the arrest and detention of ships in the current geopolitical situation. Special attention is paid to the analysis of the key international conventions UNCLOS of 1982, the Convention on the Arrest of Ships of 1999, the Convention on Combating Illicit Drug Trafficking of 1988, which provide legal regulation, as well as the balance between the need to ensure maritime safety and the protection of the rights of shipowners and crew members. The importance of the topic is due to the increasing number of cases of detention of ships, using the example of the incidents with the Baltic Summer and KIWALA, which demonstrate gaps in legal regulation and problems of applying international law in the context of sanctions

pressure and political tension. The article highlights the importance of upholding the principles of the rule of law, international cooperation, and procedural safeguards to ensure the sustainable development of maritime trade and the protection of human rights.

Keywords: maritime transportation, seizure of ships, international maritime law, sanctions in navigation, seafarers' rights, UNCLOS, fight against drug trafficking, exclusive economic zone, shadow fleet, international sanctions.

Введение

Несмотря на признанную Международной морской организацией экономическую эффективность морских перевозок как доминирующего способа глобальной транспортировки грузов, обеспечение их правовой безопасности в современных геополитических условиях представляет собой значительную проблему. Объемы морской торговли остаются колоссальными, о чем свидетельствуют данные РЖД: грузооборот российских портов в 2024 году составил 886,3 млн тонн, включая 700 млн тонн экспорта. Хотя отмечается некоторое снижение по сравнению с предыдущим годом, эти цифры, наряду с развитием новых маршрутов, таких как Северный морской путь, подчеркивают критическую зависимость мировой экономики и национальных экспортно-импортных операций от бесперебойного судоходства. Однако проблемная ситуация заключается в отсутствии универсальных и устойчивых к политическим колебаниям международно-правовых механизмов, гарантирующих безопасность судов и экипажей от неправомерных арестов или захватов, особенно в условиях обострения отношений между крупными державами, такими как ЕС, США, Россия. Теоретическая значимость исследования обуславливается необходимостью проведения углубленного анализа правовых оснований для ареста судов в различных юрисдикциях и их соответствие действующим международным конвенциям в контексте участившихся инцидентов, например, задержание судов *Baltic Summer* и *KIWALA*. Практическая значимость исследования обуславливается наличием острой потребности судовладельцев, операторов, моряков и государств в целом в предсказуемом правовом поле, минимизирующем риски незаконного задержания, которое наносит существенный экономический ущерб и нарушает права человека. Существующие исследования не дают исчерпывающих ответов на вопросы о правомерности арестов в условиях санкционных режимов и политической конфронтации.

Объект исследования: Международно-правовое регулирование безопасности морского судоходства, в частности, практика ареста и захвата грузовых судов.

Предмет исследования: Правовые основания, процедуры и последствия ареста судов в различных морских пространствах (территориальные воды, открытое море), их соответствие нормам международного морского права, а также их влияние на права моряков в современных геополитических условиях.

Цель исследования: Доказать тезис о наличии системных пробелов и противоречий в международно-правовом регулировании ареста судов, ведущих к нарушениям принципа свободы судоходства и прав экипажей в условиях политической нестабильности, и обосновать необходимость разработки более четких универсальных правовых гарантий на примере современной практики.

Задачи исследования:

1. Проанализировать действующие международные конвенции и национальные законодательства, регулирующие основания и процедуры ареста судов.

2. Исследовать практику ареста судов в контексте современных международных отношений и санкционных режимов.

3. Выявить правовые коллизии и пробелы, способствующие неправомерным или спорным арестам.

4. Проанализировать воздействие ареста судна на права и положение моряков.

5. Оценить влияние сложившейся практики на стабильность и безопасность глобальных морских перевозок.

6. Сформулировать предложения по совершенствованию международно-правовых механизмов предотвращения неправомерных арестов и защиты прав судовладельцев и экипажей.

Методы и подходы: В исследовании применяется сравнительно-правовой анализ, формально-юридический метод, анализ конкретных ситуаций, а также элементы политico-правового анализа.

Гипотеза: Действующие международно-правовые нормы, регулирующие арест судов, недостаточно эффективны и уязвимы к политическому давлению в условиях конфронтации между государствами, что приводит к учащению случаев спорных или неправомерных арестов, наносящих ущерб экономическим интересам и нарушающих права моряков; устранение этих пробелов требует разработки дополнительных универсальных правовых гарантий и процедур.

Методы исследования

Настоящее исследование направлено на выявление системных пробелов в международно-правовом регулировании ареста судов в условиях геополитической конфронтации, исходя из исследовательского вопроса о том, насколько действующие международные нормы обеспечивают защиту свободы судоходства и прав участников морской торговли в контексте санкций и политических противостояний. Основная гипотеза утверждает, что существующие механизмы ареста уязвимы к политическому давлению, что ведет к росту спорных задержаний, нарушающих экономические интересы и права человека, а устранение пробелов требует разработки новых универсальных гарантий.

Этапы исследования последовательно включали анализ международных конвенций (UNCLOS 1982 г., Конвенции об аресте судов 1999 г., Конвенции о

борьбе с незаконным оборотом наркотиков 1988 г., MLC 2006) и национальных законодательств, изучение современной практики на примере кейсов *Baltic Summer* (2025) и *KIWALA* (2025), выявление правовых коллизий на стыке международного и национального права, оценку влияния арестов на права моряков с привлечением прецедентного права (решение ЕСПЧ *Medvedyev and Others v. France*), а также разработку предложений по совершенствованию правовых механизмов. Материал исследования объединил первичные источники международного права (auténtичные тексты конвенций), прецедентную практику, эмпирические данные (официальные документы по кейсам, стратегия НАТО JEF 2024 г., статистика грузооборота портов РФ за 2024 г. — 886,3 млн тонн) и доктринальные работы (монография Й. Танаки *The International Law of the Sea*, 2019).

Методологическая база основана на применении сравнительно-правового анализа для сопоставления норм и практики, формально-юридического метода для интерпретации статей конвенций (включая ст. 73, 110, 220 UNCLOS), case-study кейсов *Baltic Summer* и *KIWALA*, историко-правового подхода для оценки эволюции норм и политico-правового анализа влияния санкций и стратегий безопасности, что обеспечило комплексную оценку взаимодействия правовых, политических и экономических факторов.

Обсуждение

Правовой анализ требует четкого разграничения понятий «захват» и «арест» судна. Согласно доктрине международного морского права (Tanaka Y., *The International Law of the Sea*, 2019), «захват судна» может осуществляться как неправомерно (пиратство), так и правомерно (государственными органами при наличии законных оснований). «Арест судна», согласно п. 2 ст. 1 Международной конвенции об аресте судов 1999 года (далее – Конвенция об аресте судов), представляет собой легитимную процедуру временного ограничения передвижения судна по решению компетентных органов [7].

Правовой режим ареста судов регулируется комплексной системой международных правовых норм и соглашений, формирующих всеобъемлющую правовую базу для осуществления данных процедур. Конвенция ООН по морскому праву (далее -- UNCLOS) 1982 года и Конвенция об аресте судов выступают фундаментальными документами, которые устанавливают ключевые принципы: обязательное наличие судебного постановления, вынесенного компетентным органом, и существование обоснованного морского требования, подтвержденного соответствующей документацией. Особое значение имеет статья 73 UNCLOS, которая наделяет прибрежные государства существенными полномочиями в отношении ареста иностранных судов, находящихся в пределах исключительной экономической зоны, при этом устанавливая важное процессуальное требование о незамедлительном информировании государства флага о принятых мерах в целях обеспечения прозрачности процедуры и защиты прав всех заинтересованных сторон [8].

В свою очередь, Конвенция ООН о борьбе с незаконным оборотом наркотиков 1988 года (далее – Конвенция о борьбе с незаконным оборотом наркотиков) существенно детализирует координацию государств в процессе задержания судов в международных водах. Статья 17 данной Конвенции регламентирует механизм международного сотрудничества в борьбе с наркотрафиком на море, устанавливая четкие процедуры взаимодействия государств и требуя при этом строгого соблюдения процессуальных гарантий для защиты прав экипажа и судовладельцев [9]. Так, государство, имеющее такие основания, может запрашивать помочь других стран для пресечения распространения наркотиков. Если подозреваемое судно плавает под флагом иностранного государства, необходимо уведомить его о ситуации и запросить разрешение на действия, включая досмотр и применение мер в отношении судна и его экипажа. Эти операции могут осуществляться только военными кораблями или летательными аппаратами.

Особого внимания заслуживает вопрос защиты прав моряков при аресте судна. Согласно Конвенции о труде в морском судоходстве 2006 года (далее – *MLC 2006*), члены экипажа имеют право на своевременную оплату труда, что включает заработную плату за время ожидания разрешения ситуации, а также за период, когда они не могут выполнять свои обязанности. [10] Кроме того, морякам должны быть обеспечены достойные условия жизни и труда, включая доступ к продовольствию и медицинской помощи. Моряки также могут обратиться в консульство своей страны для решения вопросов, связанных с возвращением на родину при длительном аресте судна и защитой своих прав от нарушений со стороны органов, производящих арест.

Значимым прецедентом в области международного морского права и защиты прав человека является Постановление Европейского суда по правам человека по делу «Медведев против Франции» (*Medvedyev and Others v. France*) от 29 марта 2010 года, [11] так как оно подчеркивает фундаментальную необходимость соблюдения баланса между эффективной борьбой с преступностью и защитой базовых прав человека. В 2002 году французские власти перехватили камбоджийское судно «*Winner*» в международных водах по подозрению в перевозке наркотиков. Экипаж судна, включая заявителя Медведева, содержался под стражей французскими военными в течение 13 дней до прибытия в порт Брест на основании дипломатической ноты Камбоджи. ЕСПЧ рассмотрел вопрос о законности лишения свободы членов экипажа в контексте статьи 5 § 1 Европейской конвенции по правам человека. Суд отметил, что хотя дипломатическая нота Камбоджи предоставляла Франции право на перехват судна, она не создавала достаточно четкой правовой основы для длительного лишения свободы членов экипажа, а также, в порядке применения статьи 41 Конвенции, Европейский Суд присудил выплатить каждому заявителю 5 000 евро в качестве компенсации причиненного морального вреда. Впоследствии дело оказалось значительное влияние на формирование современной практики морских задержаний во всем мире, так как оно устанавливает важный баланс

между необходимостью эффективного противодействия транснациональной преступности и обеспечением фундаментальных прав человека.

Переходя от прецедентного права, сформированного решениями Европейского суда по правам человека, к анализу современной практики, необходимо отметить, что принципы заложенные в решениях Суда, оказывают непосредственное влияние на допустимость задержания судов в рамках борьбы с наркотрафиком на сегодняшний день.

В январе 2025 года мировое сообщество стало свидетелем значимого события в сфере международного морского права и борьбы с наркотрафиком – задержания торгового судна *Baltic Summer* испанскими и американскими властями. Этот случай представляет особый интерес как пример эффективного межведомственного взаимодействия. Маршрут судна из порта Пуэрто-Боливар в Санкт-Петербург изначально вызвал подозрения у спецслужб, учитывая репутацию региона отправления как известного центра наркотрафика. Правовой аспект задержания судна опирался на несколько ключевых факторов. Так, например, имелись обоснованные подозрения в причастности судна к незаконному обороту наркотиков, так существенным фактором стала история предыдущих крупных изъятий наркотиков в регионе, включая случаи с конфискацией до 3 тонн кокаина.

Процесс задержания судна включал наблюдение, идентификацию, получение соответствующего разрешения, военно-морское сопровождение, высадку досмотровой группы и перенаправление в порт Виго для инспекции. На данном примере раскрывается не только необходимость координированного взаимодействия сторон, осуществляющих задержание, но и соответствие действий, проводимых властями, международным нормам и стандартам. Данный случай служит показательным примером того, как международное сотрудничество и координация действий различных ведомств могут эффективно противостоять современным вызовам в сфере морской безопасности.

Актуальность исследуемой проблематики подтверждается современными событиями, непосредственно связанными с практикой применения международно-правовых норм в условиях санкционного давления. Вопрос о правомерности ареста и задержания морских судов в контексте ограничительных мер, введённых против Российской Федерации, остается дискуссионным как с точки зрения соответствия международному праву, так и в аспекте юрисдикционных полномочий прибрежных государств. Иллюстрацией данной проблемы служит инцидент с танкером *KIWALA*, задержанным властями Эстонии 11 апреля 2025 года в акватории Финского залива, на фоне которого можно проследить реализацию международных санкций, юрисдикции прибрежных государств и норм *UNCLOS*.

Танкер *KIWALA* был задержан в территориальных водах Эстонии на основании подозрений в нарушении санкций ЕС, введённых против судов, ассоциированных с транспортировкой российской нефти. Согласно открытым данным, судно фигурировало в списке «*EU SANCTION DESIGNATED VESSELS*»,

что предоставило эстонским властям формальные основания для его проверки. Однако, необходимо отметить, что танкер шел пустой: «Танкер направлялся из индийского порта Сикка в российскую Усть-Лугу и был пуст» – пишут информационные порталы, что могло послужить обоснованием подозрений эстонских властей, на причастность данного танкера к «теневому флоту» России. Начальник Департамента полиции и пограничной охраны Эстонии Вейко Коммуссара заявил, что судно «не имело флага», что, по его утверждению, позволяло квалифицировать его как объект юрисдикции *stateless vessel* (судно без национальности) в соответствии со ст. 110 *UNCLOS*. Впоследствии в ходе проведения проверки действительности регистрации флага, власти Джибути заявили, что *KIWALA* в их регистрах уже не числится, что делает юридически обоснованным задержание судна.

Согласно *UNCLOS* (ст. 2), прибрежные государства обладают суверенитетом над территориальными водами (до 12 морских миль), включая право на осмотр и задержание судов при наличии обоснованных подозрений в нарушении законов (ст. 220). Эстония, ссылаясь на соглашения в рамках Объединённого экспедиционного корпуса НАТО (*JEF*), действовала в рамках стратегии противодействия «теневому флоту», утверждённой на таллиннском саммите 16 декабря 2024 года. Данная стратегия предусматривает возможность требования страховых сертификатов у судов, пересекающих ключевые проливы Балтики и Северной Европы, включая Финский залив, где и проходил танкер *KIWALA*. Таким образом, действия Эстонии могут рассматриваться в качестве правомерных, если доказаны нарушения национального законодательства или санкций.

Результаты

Кейс *KIWALA* актуализирует проблему двойных стандартов в применении санкций. Санкционный список ЕС, в отличие от решений Совета Безопасности ООН, не обладает универсальной юридической силой, что позволяет третьим странам, включая Джибути, не следовать наложенным ограничениям. Регистрация судна под флагом государства, не входящего в ЕС, создаёт правовую «серую зону», усложняющую доказательство связи судна с российскими интересами. Это подчеркивает необходимость чётких международных механизмов верификации данных, таких как интеграция санкционных списков в глобальные морские реестры (например, IHS Maritime), что позволило бы минимизировать субъективизм в определении статуса судов.

Случай танкера *KIWALA* демонстрирует, что задержание судов в территориальных водах должно основываться на строгих доказательствах нарушения конкретных норм, а не на политизированных формулировках о «теневом флоте». Для предотвращения правовых коллизий критически важно укрепление международного сотрудничества через региональные организации (*HELCOM, JEF*), которые могли бы разработать единые протоколы инспекций, согласованные с универсальными международными конвенциями. Кроме того,

требуется более активное вовлечение международных судебных институтов, таких как Международный трибунал по морскому праву (*ITLOS*), для формирования унифицированной практики толкования ст. 110 и 220 *UNCLOS*.

Инцидент с *KIWALA* подчёркивает необходимость баланса между обеспечением санкционного режима и соблюдением принципа *pacata sunt servanda* в международном праве.

Заключение

Настоящее исследование подтверждает центральный тезис о наличии системных пробелов в международно-правовом регулировании ареста и задержания судов, которые усугубляются в условиях геополитической конфронтации и санкционных режимов. Достижение цели работы — обоснование необходимости разработки универсальных правовых гарантий — реализовано через последовательное решение поставленных задач. Анализ ключевых конвенций (*UNCLOS* 1982 г., Конвенции об аресте судов 1999 г., Конвенции о борьбе с незаконным оборотом наркотиков 1988 г., *MLC* 2006) выявил противоречия между нормами, регулирующими юрисдикцию прибрежных государств (ст. 73, 110, 220 *UNCLOS*) и защитой прав судовладельцев. Исследование практики задержания судов *Baltic Summer* (2025) и *KIWALA* (2025) продемонстрировало, что политизация санкционных механизмов (особенно в рамках ЕС) ведет к нарушениям принципа *pacata sunt servanda* и формированию правовых «серых зон», что подтверждает гипотезу об уязвимости действующих норм к внешнему давлению. Установлено, что аресты судов без четкой национальной принадлежности (*stateless vessels*) и применение расширительных трактовок «теневого флота» создают риски неправомерного ограничения свободы судоходства.

Критически значимым является воздействие арестов на права моряков: как показал прецедент *Medvedyev v. France* (ЕСПЧ, 2010), даже легитимные задержания часто игнорируют процессуальные гарантии *MLC* 2006 (право на оплату труда, медицинскую помощь, репатриацию). Результаты исследования подчеркивают, что устойчивость морской торговли, объемы которой остаются колоссальными (грузооборот портов РФ — 886,3 млн тонн в 2024 г.), зависит от сбалансированности между безопасностью и гуманитарными стандартами. В качестве перспективных мер предложены: интеграция санкционных списков в глобальные реестры (IHS Maritime), разработка единых протоколов инспекций через *HELCOM* и *JEF*, а также активизация роли *ITLOS* для унификации толкования норм *UNCLOS*. Практическая значимость работы заключается в формировании правозащитных механизмов, минимизирующих экономические риски и обеспечивающих соблюдение принципа верховенства права.

Список литературы

1. Международная конвенция об аресте судов (Женева, 12 марта 1999 г.).

- URL: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/aconf188d6_ru.pdf (дата обращения: 17.02.2025).
2. Конвенция ООН по морскому праву (UNCLOS) (Монтего-Бэй, 10 декабря 1982). URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf (дата обращения: 17.02.2025).
3. Van Hooydonk, E. (2010). *Places of Refuge* (1st ed.). Informa Law from Routledge. URL: <https://doi.org/10.4324/9781003122883> (дата обращения: 17.02.2025).
4. Конвенция о труде в морском судоходстве (Женева, 23 февраля 2006 г.). URL: <https://www.ilo.org/international-labour-standards/maritime-labour-convention-2006-0/text-and-preparatory-reports-maritime-labour-convention-2006> (дата обращения: 17.02.2025).
5. Конвенция ООН о борьбе против незаконного оборота наркотических средств и психотропных веществ (Вена, 20 декабря 1988 г.). URL: <https://base.garant.ru/10103917/> (дата обращения: 17.02.2025).
6. Медведев (Medvedyev) и другие против Франции: решение Европейского суда по правам человека от 29 марта 2010 г. (жалоба N 3394/03). URL: <https://base.garant.ru/12181300/> (дата обращения: 17.02.2025).
7. Международная конвенция об аресте судов (Женева, 12 марта 1999 г.). URL: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/aconf188d6_ru.pdf (дата обращения: 17.02.2025).
8. Конвенция ООН по морскому праву" (UNCLOS) (Монтего-Бэй 10 декабря 1982). URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf (дата обращения: 17.02.2025).
9. Конвенция ООН о борьбе против незаконного оборота наркотических средств и психотропных веществ (Вена, 20 декабря 1988 г.). URL: <https://base.garant.ru/10103917/> (дата обращения: 17.02.2025).
10. Конвенция о труде в морском судоходстве (Женева, 23 февраля 2006 г.). URL: <https://www.ilo.org/international-labour-standards/maritime-labour-convention-2006-0/text-and-preparatory-reports-maritime-labour-convention-2006> (дата обращения: 17.02.2025).
11. Медведев (Medvedyev) и другие против Франции: решение Европейского суда по правам человека от 29 марта 2010 г. (жалоба N 3394/03). URL: <https://base.garant.ru/12181300/> (дата обращения: 17.02.2025).

References

1. Mezhdunarodnaya konvenciya ob areste sudov (Zheneva, 12 marta 1999 g.). URL: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/aconf188d6_ru.pdf (data obrashcheniya: 17.02.2025).
2. Konvenciya OON po morskому pravu (UNCLOS) (Montego-Bej, 10 dekabrya 1982). Rezhim dostupa: URL:

- https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf (data obrashcheniya: 17.02.2025).
3. Van Hooydonk, E. (2010). *Places of Refuge* (1st ed.). Informa Law from Routledge. URL: <https://doi.org/10.4324/9781003122883> (data obrashcheniya: 17.02.2025).
 4. Konvenciya o trude v morskom sudohodstve (Zheneva, 23 fevralya 2006 g.). URL: <https://www.ilo.org/international-labour-standards/maritime-labour-convention-2006-0/text-and-preparatory-reports-maritime-labour-convention-2006> (data obrashcheniya: 17.02.2025).
 5. Konvenciya OON o bor'be protiv nezakonnogo oborota narkoticheskikh sredstv i psihotropnyh veshchestv (Vena, 20 dekabrya 1988 g.). URL: <https://base.garant.ru/10103917/> (data obrashcheniya: 17.02.2025).
 6. Medvedev (Medvedyev) i drugie protiv Francii: reshenie Evropejskogo suda po pravam cheloveka ot 29 marta 2010 g. (zhaloba N 3394/03). URL: <https://base.garant.ru/12181300/> (data obrashcheniya: 17.02.2025).
 7. Mezhdunarodnaya konvenciya ob areste sudov (Zheneva, 12 marta 1999 g.). URL: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/aconf188d6_ru.pdf (data obrashcheniya: 17.02.2025).
 8. Konvenciya OON po morskomu pravu" (UNCLOS) (Montego-Bej 10 dekabrya 1982). URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf (data obrashcheniya: 17.02.2025).
 9. Konvenciya OON o bor'be protiv nezakonnogo oborota narkoticheskikh sredstv i psihotropnyh veshchestv (Vena, 20 dekabrya 1988 g.). URL: <https://base.garant.ru/10103917/> (data obrashcheniya: 17.02.2025).
 10. Konvenciya o trude v morskom sudohodstve (Zheneva, 23 fevralya 2006 g.). URL: <https://www.ilo.org/international-labour-standards/maritime-labour-convention-2006-0/text-and-preparatory-reports-maritime-labour-convention-2006> (data obrashcheniya: 17.02.2025).
 11. Medvedev (Medvedyev) i drugie protiv Francii: reshenie Evropejskogo suda po pravam cheloveka ot 29 marta 2010 g. (zhaloba N 3394/03). URL: <https://base.garant.ru/12181300/> (data obrashcheniya: 17.02.2025).