

Международное право

Правильная ссылка на статью:

Гречишников А.В. Место транзитного прохода в системе норм международного морского права и его соотношение с мирным проходом // Международное право. 2025. № 4. DOI: 10.25136/2644-5514.2025.4.76378
EDN: TOQWBN URL: https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=76378

Место транзитного прохода в системе норм международного морского права и его соотношение с мирным проходом

Гречишников Александр Васильевич

ORCID: 0009-0008-8796-5927

аспирант; Юридический факультет; Санкт-Петербургский государственный университет

199106, Россия, г. Санкт-Петербург, Василеостровский р-н, линия 22-я В.О., д. 7

 alexgrechish@gmail.com



[Статья из рубрики "Теория и философия международного права"](#)

DOI:

10.25136/2644-5514.2025.4.76378

EDN:

TOQWBN

Дата направления статьи в редакцию:

22-10-2025

Аннотация: Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (заключена в г. Монтеро-Бее 10.12.1982), далее – UNCLOS, предусматривает как мирный проход через территориальное море, так и транзитный проход через проливы. Юридическая техника, использованная при их описании, дает основание полагать, что данные права имеют схожую правовую природу. Предметом исследования в настоящей статье является исторический контекст формирования мирного прохода через проливы в решений Международного Суда ООН, а также последующего формирования термина "транзитный проход" в UNCLOS. Затем будет выполнено сравнение терминов "мирный проход" и "транзитный проход", содержащихся в UNCLOS. В заключении автором будут приведены точки зрения различных авторов на соотношение данных юридических терминов. Настоящее исследование основано на международно-правовых актах, актах международных судебных учреждений, официальных заявлениях представителей государств, а также доктринальных исследованиях зарубежных авторов. Методологическую основу исследования составили общенаучные (метод логического и

системного анализа, диалектический метод, методы дедукции и индукции) и частнонаучные (историко-правовой, сравнительно-правовой, формально-юридический методы) методы познания. На основании международно-правовых актов, актов международных судебных учреждений, а также доктринальных исследований автор сравнил права транзитного и мирного проходов, выявил их общие и различные черты. С учетом полученных данных автор определил, что транзитный проход представляет собой относительно новый институт международного морского права, который был сформирован на основе концепции мирного прохода, применимого в том числе в отношении международных проливов в деле "О проливе Корфу", рассмотренным Международным Судом ООН и затем кодифицированным в Конвенции о территориальном море и прилежащей зоне (заключена в г. Женеве 29.04.1958). Однако несмотря на общие исторические предпосылки в настоящий момент концепции мирного и транзитного проходов имеют различную сферу применения и представляют собой два отдельных правовых института.

Ключевые слова:

международное право, обычай международного права, морское право, UNCLOS, транзитный проход, мирный проход, территориальное море, свобода судоходства, международные проливы, Дело Корфу

1. Введение

Свобода судоходства является одним из аутентичных принципов международного морского права. Еще Гуго Гроций в XVII веке своей работе *Mare Liberum* («Свобода моря») утверждал, что море является одним из ключевых способов коммуникации и кооперации между государствами и, как следствие, не может быть подконтрольна какому-либо конкретному государству. Выступая с некоторой «легитимацией» захвата португальского торгового судна во время войны Португалией [\[1, с. IX\]](#), он утверждал, что государство может распространять свою власть только на участок суши, которым оно может эффективно управлять и контролировать [\[2, с. 14\]](#). Несмотря на то, что технический прогресс значительно расширяет возможности эффективного контроля морских пространств как с точки зрения демаркации границ, так и их защиты от несанкционированного проникновения, уже в XXI веке Рюдигер Вольфрам, судья Международного трибунала по морскому праву, справедливо указывал на то, что эти тезисы «до сих пор заслуживают внимания» [\[3, с. 21\]](#), как оказавшие принципиальное значение для развития международного морского права.

Вместе с тем, этот экзистенциальный вопрос не остался без дискуссии даже во времена Г. Гроция. При поддержке короля Англии (как государства, заинтересованного в заявлении прав на обширные морские пространства) [\[4, с. 4\]](#) Джон Селден опубликовал работу под названием *Mare clausum* («Закрытое море»), где утверждал, что море не обладает какими-либо иными свойствами, отличными от суши, и, соответственно, на него также могут быть заявлены права государства [\[5, с. 25\]](#).

Как мы видим, данное противостояние двух теоретиков было обусловлено не только их взглядами на естественное право и его развитие в международном морском праве, но и политическими интересами государств, имевших развитый флот и государствами, облагавшими обширной береговой линией.

Развитие обеих концепций и поиск точек соприкосновения между ними относительно возможности государством контролировать море имели свое выражение в одном из самых значимых событий международного права – завершении третьей конференции Организации Объединенных Наций по морскому праву [6, с. 64][7, с. 111], которая во время одиннадцатой финальной сессии приняла Конвенцию Организации Объединенных Наций по морскому праву (заключена в г. Монтеро-Бей 10.12.1982) (далее – UNCLOS). В разрезе исследуемого вопроса значение UNCLOS сложно переоценить – она является собой результат сложнейшего компромисса между морскими и прибрежными государствами [8, с. 133][9, с. 180-181], к которому привели девять лет межгосударственных переговоров.

Именно об этих компромиссах в сфере транзитного прохода пойдет речь далее. В настоящей статье будут приведены нормативные определения понятий мирного и транзитного прохода, затем проведен исторический анализ права на мирный проход и контекст формирования нормы UNCLOS о транзитном проходе. Далее будут выявлены сходства и различия в данных правовых институтах, а также приведены доктринальные подходы к понятию транзитного прохода, что позволит определить его правовую природу и место в системе норм международного морского права.

2. Нормативные определения

Представляется целесообразным начать анализ с правового режима, который не только упоминается в UNCLOS раньше, но также имеет более глубокий исторический контекст. Так, статья 17 UNCLOS предусматривает, что, при условии соблюдения UNCLOS, суда всех государств, как прибрежных, так и не имеющих выхода к морю, пользуются правом мирного прохода через территориальное море. Соответственно, следует разобраться что означают термины «мирный» и «проход».

Нормативное определение второго термина предложено в статье 18 UNCLOS, согласно которой проход – это плавание через территориальное море с целью либо пересечь это море, не заходя во внутренние воды или не становясь на рейде или у портового сооружения за пределами внутренних вод либо пройти во внутренние воды или выйти из них или стать на таком рейде или у такого портового сооружения. В свою очередь «мирным» будет считаться такой проход, который не нарушает «мир, добрый порядок или безопасность прибрежного государства» (ст. 19(1) UNCLOS). Та же статья содержит перечень деяний, которые оцениваются в качестве нарушающих мир, добрый порядок или безопасность прибрежного государства, а именно: угроза силой; любые маневры или учения с оружием любого вида; любой акт, направленный на сбор информации в ущерб обороне или безопасности прибрежного государства; подъем в воздух, посадка или принятие на борт любого летательного аппарата или военного устройства; любая другая деятельность, не имеющая прямого отношения к проходу.

Вместе с тем статья 38 UNCLOS предусматривает, что в проливах все суда и летательные аппараты пользуются правом транзитного прохода, которому не должно чиниться препятствий. Однако продолжение данной статьи указывает, что право транзитного прохода не применяется, «если пролив образуется островом государства, граничащего с проливом, и его континентальной частью» или «если в сторону моря от острова имеется столь же удобный с точки зрения навигационных и гидрографических условий путь в открытом море или в исключительной экономической зоне» (ст. 38 UNCLOS).

В соответствии со статьей 37 транзитный проход применяется к проливам, используемым для международного судоходства между одной частью открытого моря или

исключительной экономической зоны и другой частью открытого моря или исключительной экономической зоны (ст. 37 UNCLOS). Иными словами, под проливом для целей UNCLOS понимается некоторый «коридор» между открытым морем и/или исключительной экономической зоной и другой частью открытого моря и/или исключительной экономической зоной [10, с. 66]. При этом, на суда и летательные аппараты в таком «коридоре» статьей 39 UNCLOS накладываются дополнительные обязательства, в частности: без промедления следовать через пролив или над ним; воздерживаться от любой угрозы силой; воздерживаться от любой деятельности, кроме той, которая свойственна обычному порядку непрерывного и быстрого транзита, за исключением случаев, когда такая деятельность вызвана обстоятельствами непреодолимой силы или бедствием.

3. Исторический контекст

После описания основных положений, которые касаются права мирного прохода и права транзитного прохода следует сконцентрироваться на том, что объединяет оба этих понятия, принимая во внимание историю их формирования.

Право мирного прохода широко признавалось еще до начала кодификации международного морского права. Так, в конце XIX – начале XX веков ряд экспертовых групп в различных юрисдикциях разрабатывали правила мирного прохода через воды прибрежного государства (см. в частности: *Acts of the conference for the codification of international law. Vol. 1 (Plenary meetings). Annex 10 (Draft Convention prepared by the League of Nations Committee of Experts for the Progressive Codification of International Law)*; *American Institute of International Law, Project No. 12: Jurisdiction, American Journal of International Law, 1926*; *ILA Report of the Thirty-Third Conference, 1924*; *Institute de Droit International. Règles sur la définition et le régime de la mer territorial. Session de Paris, 1894*), что свидетельствует о том, что данное право не только признавалось государствами, но и настолько активно использовалось в международном судоходстве, что потребовало формализации. Помимо этого, в 1933 году в деле *Compañía de Navegación Nacional* (Панама) против Соединенных Штатов Америки анализируя правомерность ареста иностранного торгового судна в территориальных водах, трибунал, в частности, указал на существование права на мирный проход для иностранных торговых судов.

В деле «О проливе Корфу» (Великобритания против Албании), рассмотренном Международным Судом Организации Объединенных наций (далее – Суд ООН), как Великобритания (*Memorial submitted by the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland dated 30 September 1947. Para 90*), так и Албания (*Counter-Memorial submitted by the Government of the People's Republic of Albania dated 15 June 1948. Para 34*) в своих позициях признавали право на мирный проход через территориальные воды в качестве распространённой практики государств. Суд ООН указал на то, что право на мирный проход через проливы является обычаем международного права (*International Court of Justice. Corfu Channel (United Kingdom v. Albania). Judgment of 9 April 1949. P. 28*). Представляется, что в силу конкретных обстоятельств дела (пересечение военных кораблей Великобритании территориального моря Албании в проливе Корфу) Суд ООН разрешал казуальную задачу по выявлению наличия международного обычая относительно мирного прохода через проливы, используемые для международного судоходства, вне зависимости от того каким юридическим статусом (территориальное или открытое море) обладают пересекаемые воды. В силу сложности вопроса о соотношении права на мирный проход через проливы,

используемые для международного судоходства, и права на транзитный проход, предусмотренный UNCLOS, а также их правовой природы, автором будет подготовлена отдельная статья.

Соответственно, можно утверждать, что предоставление права мирного прохода через территориальные воды являлось распространенной практикой, которая признавалась (или, как минимум, не оспаривалась) большинством субъектов международного права. Более того, такое право также существует и в отношении прохода через международные проливы.

В последующем такой подход в отношении прохода через проливы был использован и при согласовании положений Конвенции о территориальном море и прилежащей зоне (заключена в г. Женеве 29.04.1958) (далее – Женевская конвенция), которая установила, что не допускается приостановление мирного прохода иностранных судов через проливы, которые, соединяя одну часть открытого моря с другой частью открытого моря или с территориальным морем иностранного государства, служат для международного судоходства (ст. 16 Женевской конвенции). В своем докладе в 1956 году относительно проекта Женевской конвенции (*Report of the International Law Commission on the work of its eighth session, 1956*) Комиссия международного права указывала, что, в строгом смысле, такой подход не является тождественным концепции мирного прохода через территориальное море и представляет собой более либеральный подход к свободе судоходства через проливы.

Остановимся подробнее на истории трансформации права на мирный проход через проливы в право на транзитный проход, предусмотренное UNCLOS, и их взаимосвязи с пределами территориального моря. Показательным в данном вопросе является являясь дело «О рыболовстве» (Великобритания против Исландии). После подписания Женевской конвенции Исландия заявила о расширении зоны исключительного рыболовства вдоль своих берегов до 12 миль и 30 июня 1958 года приняла соответствующее законодательное регулирование. Великобритания не согласилась с политикой Исландии, и суда под флагом Великобритании продолжали осуществлять рыбный промысел в данной зоне, что привело к ряду инцидентов. Не разрешив спор путем переговоров, Великобритания инициировала разбирательство в Суде ООН.

Несмотря на то, что предметом спора являлось определение исключительной юрисдикции Исландии для осуществления рыбного промысла, Суд ООН в своем решении пришел к выводам, что ширина территориального моря хоть и не была определена в Женевской конвенции, однако основной спор заключался в том, какой лимит в пределах 12 миль был приемлем. Суд также отметил, что позиции государств в ходе работы международных конференций могут свидетельствовать о распространенной практике и, соответственно, о формировании обычая международного права (*International Court of Justice. Fisheries Jurisdiction (United Kingdom v. Iceland). Judgment of 25 July 1974. Paras. 51-52*).

Учитывая ведущиеся в то время обсуждения проекта UNCLOS с указанием лимита в 12 морских миль, позиция Суда ООН стала аргументом для заявления государствами такого предела. Например, в споре между Великобританией и Францией о делимитации континентального шельфа (*Case concerning the delimitation of continental shelf between the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, and the French Republic (United Kingdom v. France)*), Великобритания указывала, что обсуждение пределов территориального моря в 12 морских миль в рамках проекта UNCLOS свидетельствует о формировании международного обычая.

Увеличение случаев подобной практики государств могло привести к тому, что такой «коридор» между участками открытого моря, который раньше находился в открытом море и позволял беспрепятственно осуществлять судопроход, стал бы частью территориальных вод прибрежных государств. Более чем в 100 проливах, используемых для международного судоходства (среди которых были Гибралтарский, Баб-эль-Мандебский и Корейский проливы) [\[11, с. 477\]](#), начали бы применяться правила о мирном проходе через территориальное море.

Указанный факт вызвал серьезную озабоченность морских держав, которые опасались закрытия морских путей, в том числе для прохода военных кораблей и подводных лодок [\[12, с. 472\]](#). В то же время ряд государств, осуществлявших юрисдикцию над проливами, выражали озабоченность потенциальным загрязнением и сохранением морской жизни. В частности, представитель Малайзии утверждал, что потенциальный разлив нефти из проходящего танкера может негативно повлиять не только на морскую жизнь пролива, но и сократить туристический поток (*Records of the Subcommittee II of the Committee on Peaceful Uses of the Sea-bed and the Ocean Floor Beyond the Limits of National Jurisdiction. Statement of the representative of Malaysia (U.N. Doc. A/AC.138/SC.II/SR.11)*, 1971), а представитель Индонезии указывал, что увеличение морского трафика приведет к упадку рыболовецкой индустрии страны (*Records of the Subcommittee II of the Committee on Peaceful Uses of the Sea-bed and the Ocean Floor Beyond the Limits of National Jurisdiction. Statement of the representative of Indonesia (U.N. Doc. A/AC.138/SC.I/SR.31)*, 1972). Некоторые из них заняли более консервативную позицию, объясняя желание ограничить доступ иностранных судов обеспечением национального суверенитета [\[13\]](#).

Одной из основ для продвижения переговоров относительно возможности навигации судов через международные проливы стала позиция США, которые согласились на возможность расширения территориального моря в проекте UNCLOS исключительно при условии, что право на проход через проливы будет сохраняться по уже известным всем правилам Женевской конвенции [\[14 с. 806-807\]](#). Одновременно с этим, в ходе данной дискуссии Великобританией была предложена концепция «транзитного прохода» (*Third United Nations Conference on the Law of the Sea. Official Records. Volume III (U.N. Doc. A/CONF.62/C.2/L.3)*, 1974) как попытка найти баланс между опасениями прибрежных государств, осуществляющих юрисдикцию над проливами, и желанием морских держав сохранить свои международные позиции. Предложенная концепция и легла в основу UNCLOS.

Таким образом, с точки зрения истории согласования правового режима транзитного прохода, мы можем наблюдать, что он появился значительно позже права мирного прохода и не является ни тождественным мирному проходу ни его частным случаем.

4. Сравнительный анализ мирного и транзитного проходов

Несмотря на общий исторический контекст также следует обратить особое внимание на формальные сходства и различия между мирным и транзитным проходами, что позволит выявить не только историческую, но и сущностную взаимосвязь данных правовых институтов в системе норм международного морского права.

Так, в случае с правом мирного прохода мы видим, что оно требует от иностранного судна пересечь территориальное море либо пройти во внутренние воды. В свою очередь, право транзитного прохода говорит о необходимости иностранному судну без промедления следовать через пролив. Таким образом, реализация обоих прав должна

иметь некоторую общую цель - транзит в его широком смысле, в том числе через территориальные воды иностранного государства.

Однако важно отметить, что для международных проливов может применяться и право беспрепятственного мирного прохода схожее с тем, что было указано в деле «О проливе Корфу» и предусматривалось Женевской конвенцией. В соответствии со статьей 45(1) UNCLOS право мирного прохода применяется в проливах, которые исключены из применения режима транзитного прохода, а также в случаях, когда проход осуществляется между частью открытого моря или исключительной экономической зоны и территориальным морем другого государства.

Кроме того, оба режима предусматривают недискриминационные положения. В статье 24 UNCLOS указывается, что прибрежное государство не должно допускать дискриминацию в отношении судов любого государства или в отношении судов, перевозящих грузы в любое государство, из него или от его имени. Аналогичным образом, в соответствии со статьей 42(2) UNCLOS при регулировании транзитного прохода законы и правила государства не должны допускать дискриминации между иностранным судами. При этом, в обоих случаях дополнительно содержатся требования о том, что такие законы и требования не должны сводиться к фактическому лишению права на, соответственно, мирный или транзитный проход.

Переходя к различиям, первоочередно следует остановиться на том, что право на мирный проход предоставляется исключительно морским судам, в то время как транзитный проход/пролет предоставляется как морским, так и воздушным судам.

Еще одним важным различием при реализации права мирного прохода и права транзитного прохода является то, что, если в соответствии со статьей 38 UNCLOS правом транзитного прохода пользуются все морские суда, включая военные, то в отношении права мирного прохода военных кораблей сохраняется поляризация мнений государств. Так, Соединенные Штаты Америки, Великобритания, Германия и Италия выступают за возможность мирного прохода военных кораблей, однако с учетом ограничений, предусмотренных статьей 19(2) UNCLOS, в части его «мирности». Одновременно с этим 26 государств, в частности, власти КНР [\[15, с. 33\]](#), требуют запроса иностранными военными кораблями разрешения для прохода через свое территориальное море, 8 государств требуют предварительного уведомления и 4 ограничивают количество кораблей, которые могут проходить через территориальные воды за один раз (Department of Defense of the United States of America (Undersecretary of Defense for Policy). Maritime Claims Reference Manual. 1997. P. 127). Основным аргументом сторонников вышеуказанного подхода является то, что сама «природа» военных кораблей отличается от торговых судов. Соответственно, каждый военный корабль представляет потенциальную угрозу безопасности прибрежного государства и, как следствие, его проход не может быть презумирован как мирный [\[16, с. 390\]](#).

Интересным в этой связи представляется совместное заявление СССР и США относительно толкования положения UNCLOS, регулирующих мирный проход (USA-USSR Joint statement on the uniform interpretation of rules of international law governing innocent passage, 1989). В частности, стороны совместного заявления указывали, что право на мирный проход должно распространяться в том числе и на военные корабли, и прибрежное государство, сомневающееся в «мирности» прохода, должно проинформировать судно о своих сомнениях и запросить от него необходимые пояснения.

Однако можно констатировать, что пока судебная практика, связанная с применением UNCLOS, склоняется к распространению режима мирного прохода также и на военные корабли. Так, в деле «О задержании трех украинских военных кораблей» (Украина против Российской Федерации) (International Tribunal for the Law of the Sea. Case concerning the detention of three Ukrainian naval vessels (Ukraine v. Russian Federation) при нарушении территориальных вод Российской Федерации были задержаны три украинских военных корабля. Украина посчитала данные задержания нарушающими UNCLOS и обратилась за обеспечительными мерами в Международный трибунал по морскому праву. При рассмотрении данного вопроса Международным трибуналом по морскому праву указывалось, что режимы прохода, как мирного, так и транзитного, применяются ко всем судам.

Кроме того, при мирном проходе у государства есть достаточно широкий перечень сфер регулирования, а именно: безопасности судоходства и регулирования движения судов; защиты навигационных средств и оборудования, а также других сооружений или установок; защиты кабелей и трубопроводов; сохранения живых ресурсов моря; предотвращения нарушения рыболовных законов и правил прибрежного государства; сохранения окружающей среды прибрежного государства и предотвращения, сокращения и сохранения под контролем ее загрязнения; морских научных исследований и гидрографических съемок; предотвращения нарушения таможенных, фискальных, иммиграционных или санитарных законов и правил прибрежного государства (статья 21(1) UNCLOS). При транзитном проходе права на регулирование ограничены вопросами безопасности судоходства и регулирования движения судов; предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения; недопущения рыболовства; погрузки или выгрузки любых товаров или валюты, посадки или высадки лиц в нарушение таможенных, фискальных, иммиграционных или санитарных законов и правил государств, граничащих с проливами (ст. 42 UNCLOS).

Еще одним различием является то, что в соответствии со статьей 20 UNCLOS подводные лодки и другие подводные транспортные средства должны следовать на поверхности и поднимать свой флаг. При этом UNCLOS прямо не устанавливает специальных обязательств для подводных лодок и иных подводных транспортных средств выполнять транзитный проход на поверхности с поднятым флагом. Несмотря на то, что в проливах с интенсивным морским движением государство действительно может под предлогом обеспечения безопасности судоходства потребовать от подводного транспортного средства совершение прохода на поверхности [\[17, с. 77\]](#), представляется, что это прямо не накладывает подобного обязательства на подводные транспортные средства.

Как можно видеть, сравнение правового регулирования транзитного прохода и мирного прохода, содержащееся в UNCLOS, позволяет определить, что данные правовые институты имеют значительные различия как с точки зрения предмета регулирования, так и пределов реализации соответствующих прав. Это позволяет сделать вывод о том, что ни один из данных правовых институтов не является подмножеством другого.

5. Доктринальные подходы к месту транзитного прохода в системе норм международного морского права

В силу того, что свобода судоходства в открытом море не обладает дополнительными условиями или ограничениями одной из интерпретаций соотношения данных прав является то, что право на транзитный проход является «скорее видом мирного прохода, чем отражением свободы судоходства» [\[10, с. 70\]](#).

Безусловно, право транзитного прохода не выдерживает сравнения с принципом свободы судоходства в открытом море, однако нужно отметить, что проход через международные проливы даже в Женевской конвенции был более либеральным, но отнюдь не полностью свободным в силу наличия интересов прибрежных государств. Также формально-юридический анализ норм UNCLOS, приведенный выше, позволяет утверждать, что транзитный проход не является подвидом мирного прохода. Их основные различия условно можно свести к следующим тезисам: первый регулирует проход/пролет любых воздушных и морских судов (как торговых, так и военных) через международные проливы, в то время как второй определяет проход морских судов (с оспариванием возможности такого прохода для военных кораблей) через территориальное море иностранного государства. Кроме того, предел реализации права на транзитный проход, в том числе с точки зрения пределов допустимого регулирования прибрежным государством, значительно шире, чем предел реализации права на мирный проход.

В этой связи обоснованной представляется позиция Рюдигера Вольфрама, судьи Международного трибунала по морскому праву, который не относит транзитный проход ни к мирному проходу, ни к свободе судоходства, указывая, что «режим транзитного прохода подразумевает, что судоходство регулируется не режимом мирного прохода, но отдельным режимом, который более либерален в отношении судоходства» [\[3, с. 3\]](#).

Учитывая то, что исторически некоторые проливы являлись естественными морскими маршрутами наряду с открытым морем, можно предположить, что транзитный проход является чем-то «средним между мирным проходом и свободой открытого моря» [\[18, с. 287\]](#). С точки зрения ранжирования объема прав, предусмотренных правом мирного прохода, правом транзитного прохода и свободой открытого моря, действительно транзитный проход представляется более либеральным, чем мирный проход, однако далеким от свободы открытого моря. Предложенное утверждение выглядит закономерным еще и в силу того, что свобода открытого моря представляет права не только морским судам, но и допускает свободу полетов, что в некоторой степени корреспондирует правам, предусмотренным для транзитного прохода.

Соответственно, можно сделать вывод о том, что право на транзитный проход представляет собой отдельный, в том числе от мирного прохода, правовой режим, который по своему объему занимает место между правом мирного прохода и свободой открытого моря (и свободой судоходства, в частности).

6. Вывод

Рассмотрев право на транзитный проход в историческом контексте обнаруживается, что этот исследуемый институт появился вместе с расширением юрисдикции прибрежных государств на территориальное море и прекращением режима свободы судоходства, предусматриваемого открытым морем для множества проливов, используемых для международного судоходства. Этот компромисс государств, осуществлявших юрисдикцию над водами проливов, и морских держав, имеющих экономические и geopolитические потребности в беспрепятственном использовании таких торговых путей, является отправной точкой для определения его правовой природы.

Несмотря на хронологию формирования права на мирный проход, на мирный проход через проливы и уже затем на транзитный проход, можно увидеть, что все же транзитный проход через проливы не представляет собой некоторый частный случай права мирного прохода через территориальное море. Общая предпосылка предоставления свободы судоходства через морские пространства, находящиеся под

юрисдикцией иностранного государства, встретившись с интересами прибрежных государств, преломилась под совершенно разными углами, образуя два чем-то схожих, но в то же время самостоятельных правовых института мирного и транзитного проходов.

Библиография

1. Vervliet J. General Introduction. Hugo Grotius Mare Liberum 1609–2009: Original Latin Text and English Translation. Brill, 2009. P. ix-xxx.
2. Grotius H. The free sea. Liberty Fund, 2012.
3. Wolfrum R. Freedom of navigation: new challenges // Martinus Nijhoff Publishers, 2009.
4. Van Ittersum M. J. Debating the free sea in London, Paris, The Hague and Venice: The publication of John Selden's Mare Clausum (1635) and its diplomatic repercussions in Western Europe // History of European Ideas. 2021. No. 47(8). P. 1193-1210.
5. Selden J. Of the Dominion, or, Ownership of the Sea. The Lawbook Exchange Ltd., 2002.
6. Курочкин С.А. Морской арбитраж в России: прошлое, настоящее, будущее // Вестник гражданского процесса. 2025. № 4. С. 109-136.
7. Абгарян Д. Конвенция ООН по морскому праву 1982 года – итог развития международного морского права к концу XX века // Современное право. 2014. № 8. С. 133-137.
8. McNees R. B. Freedom of Transit Through International Straits // J. Mar. L. & Com. 1974. No. 6. Pp. 175-212.
9. Колесников В.А. Возникновение и развитие видов источников морского права // Юридический аналитический журнал. 2021. Т. 16. № 3. С. 62-70.
10. Reisman W. M. The Regime of Straits and National Security: An Appraisal of International Lawmaking // American Journal of International Law. 1980. No. 74(1). Pp. 48-76.
11. Pirtle C.E. Transit Rights and U.S. Security Interests in International Straits: The "Straits Debate" Revisited // Ocean Development & International Law. 1978. No. 5. Pp. 477-497.
12. Stevenson J. Who is to Control the Oceans: U.S. Policy and the 1973 Law of the Sea Conference // International Lawyer. 1972. No. 6(3). Pp. 465-477.
13. Kildow J. Law of the Sea: Alliances and divisive issues in international ocean negotiations // San Diego L. Rev. 1973. Pp. 558-578.
14. Horace B. R. Passage Through International Straits: A Right Preserved in the Third United Nations Conference on the Law of the Sea // Virginia Journal of International Law. 1979. Pp. 801-857.
15. Толстых В.Л. Международно-правовая политика КНР на современном этапе // Российский юридический журнал. 2025. № 2. С. 31-61.
16. Agyebeng W. K. Theory in Search of Practice: The Right of Innocent Passage in the Territorial Sea // Cornell International Law Journal. 2006. No. 39(2). Pp. 371-399.
17. Knauss J. A. The Military Role in the Ocean and its Relation to the Law of the Sea // Law of the sea; a new Geneva conference. Proceedings of the Sixth Annual Conference of the Law of the Sea Institute, RI, Kingston, 1971. Pp. 77-86.
18. Molenaar E. J. Coastal State Jurisdiction over Vessel-Source Pollution. Hague: Kluwer Law International, 1998.

Результаты процедуры рецензирования статьи

Рецензия выполнена специалистами [Национального Института Научного Рецензирования](#) по заказу ООО "НБ-Медиа".

В связи с политикой двойного слепого рецензирования личность рецензента не

раскрывается.

Со списком рецензентов можно ознакомиться [здесь](#).

Статья посвящена комплексному анализу двух институтов международного морского права – права на мирный проход и права на транзитный проход. Автор ставит перед собой цель не просто сравнить два этих режима, а проследить их зарождение и дальнейшую эволюцию, выявить причины их складывания, а также определить их современное состояние и правовую природу. Предмет исследования сформулирован четко и соответствует заявленной теме. Вместе с тем следует заметить, что сама тема сформулирована недостаточно корректно и требует уточнения в виде указания конкретной отрасли права.

Автор не выделяет методологию в отдельный раздел, однако в тексте заметно применение комплекса методов: историко-правового, сравнительно-правового, формально-юридического. Присутствует анализ судебной практики.

Актуальность статьи обоснована автором и представляется значимой. Вопросы свободы судоходства, особенно в контексте увеличивающейся напряженности в международных проливах и территориальных водах ряда государств (Южно-Китайское море, Черное море, Персидский залив), находятся в центре современных международных споров. Дискуссия о проходе (пролете) военных кораблей и летательных аппаратов, а также о пределах юрисдикции прибрежных государств продолжается и периодически переходит в острую фазу. Статья предлагает глубокий исторический и правовой контекст для понимания текущих проблем в данной области.

Научная новизна работы заключается в системном подходе к соотношению двух режимов через призму их исторической эволюции. Автор не ограничивается простым перечислением различий, а демонстрирует, в частности, как происходило создание самостоятельного, а не производного от мирного прохода, института транзитного прохода; проводится анализ казуса, связанного с расширением пределов территориального моря до 12 миль. Позиция автора о том, что транзитный проход является срединным режимом, занимающим промежуточное положение между мирным проходом и свободой открытого моря, является аргументированной и вносит вклад в изучение проблемы.

Структура статьи логична и последовательна, стиль изложения соответствует научному жанру, демонстрируется владение терминологией. Вместе с тем, имеются сомнения относительно оригинальности текста и авторского (человеческого) характера его создания. Анализ стилистики, логики изложения и некоторых формулировок (использование штампованных фраз и логических переходов, типичных для искусственного интеллекта), отсутствие явного «живого» исследовательского мышления, позволяют предположить, что статья была частично сгенерирована с помощью нейросети.

Список литературы достаточно обширен и соответствует теме статьи. Автор использует как классические труды, так и современные научные работы на русском и английском языках, а также международные судебные решения и официальные документы. Однако учитывая выводы о возможном искусственном происхождении части текста, есть основания полагать, что библиография была скомпилирована автоматически, а ее источники могли быть неглубоко проработаны и осмыслены автором в ходе самостоятельного исследования.

Статья содержит неявную полемику с теми исследователями, которые рассматривают транзитный проход как разновидность мирного прохода. Автор доказывает обратное, апеллируя к истории формирования UNCLOS. Однако явной и развернутой дискуссии с конкретными оппонентами или альтернативными научными школами в тексте нет.

Выводы статьи логично вытекают из проведенного анализа и четко сформулированы.

Они подчеркивают самостоятельную природу права транзитного прохода как результата исторического компромисса. Работа вызовет интерес у юристов-международников, историков права, политологов, специализирующихся на морской тематике.

Представленная статья является логически выстроенным и информативным обзором по заявленной теме, она демонстрирует хорошее знакомство автора с проблемой. Однако сомнения в ее авторском происхождении не позволяют рекомендовать ее к публикации в настоящем виде. В случае если авторство является подлинным, рекомендуется переработать текст, придав ему более индивидуальный, аналитический и полемический характер, углубив собственную аргументацию и усилив критическую составляющую.

Результаты процедуры повторного рецензирования статьи

Рецензия выполнена специалистами [Национального Института Научного Рецензирования](#) по заказу ООО "НБ-Медиа".

В связи с политикой двойного слепого рецензирования личность рецензента не раскрывается.

Со списком рецензентов можно ознакомиться [здесь](#).

На рецензирование представлена статья на тему «Место транзитного прохода в системе норм международного морского права и его соотношение с мирным проходом» для опубликования в журнале «Международное право». Предметом исследования является комплексный анализ правовой природы транзитного прохода в международном морском праве и его соотношения с институтом мирного прохода. Автор проводит детальное исследование эволюции этих правовых институтов, их нормативного содержания и современного применения. В работе применяется комплекс научных методов: историко-правовой анализ эволюции институтов морского права, сравнительно-правовой метод для сопоставления мирного и транзитного проходов, формально-юридический анализ норм Конвенции ООН по морскому праву 1982 года. Особую ценность представляет привлечение материалов судебной практики Международного трибунала по морскому праву и Международного суда ООН. Однако анализ новейшей практики государств по применению института транзитного прохода за последние 2-3 года представлен слабо. Вместе с тем, тема статьи является актуальной в свете современных вызовов международной безопасности и судоходства. Как отмечают современные ученые морские правовые нормы и международные практики морского права должны трансформироваться и эволюционировать в новых экономических и геополитических реалиях (Международное торговое право и морской транспорт / Д. М. Авдыш, М. А. Гуменюк, П. А. Зотов [и др.]. – Москва: Общество с ограниченной ответственностью "Русайнс", 2024. – С. 11), а возможности различной интерпретации беспрепятственного права свободного прохода могут вступать в противоречие с императивами обеспечения международной морской безопасности и предотвращения опасной военно-морской деятельности, что требует унификации процессов проходов в территориальных водах (Петровский, В. Е. Россия, Китай и «право мирного прохода» в мировом судоходстве: международно-политические и международно-правовые аспекты / В. Е. Петровский // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. – 2024. – Т. 29, № 29. – С. 68). Также имеющиеся инциденты в проливах, таких как Керченский и Ормузский, подтверждают практическую важность темы. Научная новизна проявляется в системном подходе к анализу генезиса института транзитного прохода как результата

компромисса между интересами прибрежных и морских государств. Автор убедительно доказывает тезис о самостоятельной правовой природе транзитного прохода, не сводимой ни к мирному проходу, ни к свободе судоходства. Стиль, структура, содержание в целом соответствуют предъявляемым требованиям. Структура статьи логична и соответствует поставленным исследовательским задачам. Стиль изложения соответствует научным стандартам, однако наблюдаются отдельные стилистические шероховатости и повторы. Содержательно работа отличается глубиной анализа и полнотой охвата темы. Библиография представлена 18 источниками с 1979 по 2025 годы. В списке литературы представлены фундаментальные работы отечественных и зарубежных авторов. Все источники идентифицируются по открытым базам научного цитирования и релевантны теме исследования. Апелляция к оппонентам в тексте статьи присутствует, но не развернута. Автор корректно ссылается на различные научные позиции, включая точку зрения Р. Вольфрама. Однако полемика с возможными альтернативными подходами не представлены (например, современные дискуссии о применении ст. 38 UNCLOS в практике государств). Выводы статьи аргументированы и логически вытекают из проведенного исследования. Работа представляет интерес для научного сообщества, практиков международного права, а также государственных служащих, занимающихся вопросами морской политики. Таким образом, статья «Место транзитного прохода в системе норм международного морского права и его соотношение с мирным проходом» представляет собой серьезное научное исследование, вносящее вклад в развитие доктрины международного морского права. Автор демонстрирует глубокое понимание темы и способность к комплексному анализу нормативного материала. Указанные в тексте рецензии замечания носят рекомендательный характер и не влияют на итоговую оценку работы. Представленное исследование соответствует профилю журнала и может быть рекомендовано к опубликованию.