

23.11.2026

Легализованное пиратство и кризис морского права

Екатерина Борисова,

старший научный сотрудник Института востоковедения РАН,

кандидат исторических наук

Западные страны развернули беспрецедентную кампанию по силовому захвату коммерческих судов, подозреваемых в перевозке товаров в обход введённых санкций, легитимность которых другими государствами подвергается сомнению. То, что начиналось как точечные проверки, переросло в системную попытку реформировать фундаментальные принципы международного морского права. На кону — свобода судоходства, краеугольный камень мировой торговли. Причём эта свобода подвергается давлению не только путем перекрытия судоходных артерий — проливов, но и пересмотром признанных ранее международным сообществом юридических норм.

Международное морское право десятилетиями строилось вокруг простого принципа: государство не может по своему желанию останавливать, досматривать и изымать иностранное торговое судно в открытом море. Сегодня этот принцип переживает одно из самых серьёзных испытаний.

Активный пересмотр этих норм в Европе начался с призыва президента Франции Эммануэля Макрона к странам ЕС в октябре 2025 года вместе отлавливать суда «теневого» флота России, придерживать их на несколько дней или недель и тем самым вносить беспорядок в российские поставки, лишая Россию доходов от экспорта. К этому моменту французы уже проверили возможность применения соответствующей практики, захватив танкер Boracay под флагом Бенина с российской нефтью на борту и предварительно заставив его зайти в территориальные воды Франции, где на судно высадился французский спецназ. Основанием для задержания стало подозрение в ложном флаге. Капитана танкера арестовали, но лишь за то, что он отказался выполнять команды группы захвата военно-морских сил Франции. Снятие ареста с судна произошло после резких заявлений президента России Владимира Путина, который назвал захват танкера пиратством. Впрочем, от предложенной Макроном тактики ЕС не отказался. В 2026 году частота захватов увеличилась, и самыми активными опять оказались французы. В январе 2026 года, уже в международных водах, произошёл очередной захват французскими ВМС (при поддержке Великобритании) танкера Grinch с российской нефтью, который так же, как и Boracay, был отпущен. Формальные основания были те же — ложный флаг, однако на этот раз срок удержания уже был не несколько дней, а три недели. Более того, владельцам груза пришлось выплатить штраф. Позднее в захватах судов с российской продукцией также отличились шведы, бельгийцы и эстонцы. Англичане сначала отработали тактику захватов в нескольких совместных операциях с французами, а уже в середине июня 2026 года провели первую самостоятельную силовую операцию. Бойцы Королевской морской пехоты с вертолетов штурмовали танкер Smyrtos (шедший под флагом Камеруна из Усть-Луги) в Ла-Манше. Дания, которая контролирует проход из Балтийского в Северное море, пока не препятствует мореплаванию, но датский спецназ уже отрабатывает захват нефтяных танкеров.



События вокруг «арестованных» российских торговых судов сигнализируют о попытках западных стран прощупать границы установленных норм международного права и размыть их в собственных интересах. Сначала появились санкционные режимы, распространявшиеся далеко за пределы территории государства, их вводившего. Затем — непосредственные остановки и захваты танкеров в районах, где государство-захватчик формально не обладает территориальной юрисдикцией. Следующий этап — прощупывание возможности конфискации груза и пересмотр национального законодательства для реализации этих целей.

В начале июня 2026 года, страны Евросоюза официально разрешили своим кораблям в Средиземном море, в рамках операции IRINI, проводить принудительный досмотр (с подъёмом на борт) иностранных танкеров, которые в ЕС считают частью российского «теневого» флота. А уже в июле, в рамках 21-го пакета санкций против России, Евросоюз утвердил механизм, позволяющий государствам-членам продавать сырую нефть и другие товары, изъятые с задержанных в море подсанкционных судов. Евросоюз также рассматривает создание специальной военно-морской миссии (по аналогии с действующей в Средиземном море IRINI) для задержания подсанкционных российских судов в Балтийском и Северном морях.

Важно отметить, что военно-морская миссия Евросоюза IRINI, действующая в центральной части Средиземного моря, создавалась в 2020 году на вполне законном основании: реализации решений Организации объединённых наций. Её целью было обеспечение соблюдения эмбарго ООН на поставки оружия в Ливию, борьба с контрабандой нефти и торговлей людьми. Согласно Конвенции по морскому праву, судно может быть задержано и досмотрено, если есть подозрения в том, что оно вовлечено в незаконную деятельность: пиратство, работорговлю, перевозку наркотических средств или контрабанду.

Досмотр судов «теневого» флота, перевозящего российские углеводороды, с этой точки зрения противоправен, т.к. ограничительные меры, введённые европейскими странами и США против России, поддержаны ООН не были. Подозрения же в использовании ложного флага сами по себе не дают права арестовать судно и его груз. Российский МИД, а также помощник президента России, председатель Морской коллегии Николай Патрушев уверены, что страны Евросоюза изобрели понятие «теневой флот», чтобы заниматься разбоем на морских коммуникациях. В самом морском праве такое понятие отсутствует.

Под предлогом борьбы с т.н. теневым флотом, реализуются попытки размыть старые нормы и вернуться к принципу, оправдывающему право сильного на любые действия в отношении торгового флота прочих государств. По сути,

происходит процесс формирования государственного пиратства: сильное государство получает право самостоятельно определять, какое иностранное судно может существовать в мировом торговом обороте, а какое можно ограбить, конфисковав его груз.



На подсанкционную нефть путём захвата претендуют не только Европейский союз, но и не входящие в него США и Великобритания. На данный момент Лондон рассматривает возможность продажи захваченной на танкере Smyrtos российской нефти, а США возрождают т.н. призовые суды — институты морского права (военно-морские трибуналы), широко применявшийся в XVIII–XIX веках и объявлявшие захваченные суда противника и нейтральных стран военными

трофеями. После испано-американской войны 1898 года, в которой широко участвовали флибустьеры, этот механизм практически перестал использоваться. Минюст США уже прорабатывает механизм использования этого инструмента против иранских танкеров. Процедура позволяет обходить гражданскую конфискацию, которая тонет в исках третьих сторон, и ускорять передачу нефти в казначейство США. Глава прокуратуры Южного округа Техаса Аарон Рейтц прямо заявляет: «Наши национальные интересы могут потребовать, чтобы военные захватывали суда, поддерживающие врага. Если это произойдет, наши суды должны быть готовы определять судьбу этих судов и грузов».

В конце августа 2026 года, в ходе военно-морской операции ЕС, был захвачен очередной танкер, связанный с российской торговлей. По данным главы евродипломатии Каи Каллас, MV SUN стало шестым судном «теневого» флота, досмотренным силами ЕС за последние месяцы. «Нефтяной танкер MV SUN, подозреваемый в хождении под чужим флагом в нарушение международного морского права, был взят на абордаж 30 августа в Средиземном море силами операции IRINI для проверки флага», — сказано в сообщении Каллас в одной из её социальных сетей.

Несмотря на отсылку к международному морскому законодательству, действия западных стран не соответствуют его нормам.

Основой современного морского порядка остаётся Конвенция ООН по морскому праву 1982 года — UNCLOS. Статья 87 закрепляет свободу открытого моря. Статья 90 признаёт право государств на судоходство. Статья 92 устанавливает, что судно находится под юрисдикцией государства своего флага и, за исключением особых случаев, подчиняется именно этой юрисдикции в открытом море. При этом статья 110 предусматривает очень узкое право военного корабля остановить и проверить иностранное судно в открытом море. Речь идёт о подозрении в пиратстве, работорговле, незаконном радиовещании, отсутствии флага либо ситуации, когда судно фактически принадлежит тому же государству, что и военный корабль.

Нарушение национальных санкций само по себе не названо в статье 110 основанием для остановки иностранного судна в открытом море. Именно здесь проходит одна из главных юридических линий напряжения нынешнего противостояния. Если законодательство какой-то страны запрещает компаниям-резидентам покупать и перевозить попавшую под ограничения это страны нефть, это ещё не означает автоматически, что военный корабль получает универсальное право остановить танкер третьей страны в международных водах, отогнать его в собственные территориальные воды и конфисковать его груз. Даже если судно идёт под ложным флагом.

Кроме того, Россия, Китай, Индия, страны Персидского залива и АСЕАН активизируют работу по созданию параллельных институтов морского права и страхования, чтобы защитить свои интересы от экстерриториального применения западных законов. Таким образом, сегодняшняя борьба вокруг нескольких десятков танкеров имеет гораздо большее значение, чем стоимость нефти в их трюмах. Она определяет, останется ли мировой океан единым пространством права или будет разделён между конкурирующими системами.

* *Фотографии представлены из фотобанков: Shutterstock, Getty Image*

* *Фотографии представлены из личного архива автора*