

Научная статья

УДК 341.1/8

EDN: OZSNOJ



Квалификация ситуации вокруг датских проливов с точки зрения международного права

**Антонина Сергеевна Петрова¹,
Николай Романович Израловский²**

*^{1, 2} Санкт-Петербургский государственный университет, Санкт-Петербург,
Российская Федерация*

✉ ¹ *ant.petrova13@gmail.com*

² *notae.izralowski@gmail.com*

*Научный руководитель: А. П. Алексеенко, к.ю.н., доцент, доцент кафедры
коммерческого права Санкт-Петербургского государственного университета*

Аннотация. В статье анализируется международно-правовой режим прохода российских судов через датские проливы в контексте заявлений Дании о возможных ограничениях и мерах контроля. Авторы доказывают, что подобные ограничения противоречат Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. и Копенгагенскому соглашению 1857 г., которые гарантируют беспрепятственный и безошлинный проход судов.

Представлен обзор норм и практики международного морского права по режимам мирного и транзитного прохода, экологическим требованиям и полномочиям прибрежных государств. Делается вывод о необходимости применения дипломатических мер, и отмечается незаконность односторонних действий Дании, подчеркивается право России на защиту своих интересов в рамках международного права.

Ключевые слова: датские проливы, международное морское право, Копенгагенское соглашение, теневой флот, свобода судоходства

Для цитирования: Петрова А. С., Израловский Н. Р. Квалификация ситуации вокруг датских проливов с точки зрения международного права // Фемида.Science. 2026. № 1 (18). С. 131–139.

Original article

Qualification of the Situation Around the Danish Straits from the Point of View of International Law

Antonina S. Petrova¹, Nikolai R. Izralovsky²

^{1,2} St. Petersburg State University, St. Petersburg, Russian Federation

✉ ¹ ant.petrova13@gmail.com

² notae.izralowski@gmail.com

Scientific supervisor: **A. P. Alekseenko**, Candidate of Science (Law), Associate Professor, Associate Professor at the Commercial Law Department of the St. Petersburg State University

Abstract. The article analyzes the international legal regime for the passage of Russian vessels through the Danish straits in the context of Denmark's statements about possible restrictions and control measures. The author argues that such restrictions are contrary to the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea and the Copenhagen Treaty of 1857, which guarantee unhindered and duty-free passage of ships.

An overview of the norms and practices of international maritime law on peaceful and transit passage regimes, environmental requirements and powers of coastal States is presented. It concludes that diplomatic measures are necessary and warns of the illegality of Denmark's unilateral actions, emphasizing Russia's right to protect its interests within the framework of international law.

Keywords: Danish straits, international maritime law, Copenhagen accord, shadow fleet, freedom of navigation

For citation: Petrova A. S., Izralovsky N. R. Qualification of the situation around the Danish straits from the point of view of international law. *Femida.Science = Themis.Science*. 2026;(1):131-139. (In Russ.)

Ограничение Королевством Дания прохода российскими судами датских проливов – Малый и Большой Бельты, Зунд – станет нарушением международного права, в частности Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.¹ (далее – Конвенция ООН) и Копенгагенского соглашения 1857 г.² (далее – Соглашение). Сделанные Данией заявления касаются серой зоны международного морского права – теневого флота, занимающегося в первую очередь транспортировкой нефти и нефтепродуктов, а значит, есть риски распространения подобных заявлений на иные суда Российской Федерации, в частности торговые и гражданские суда.

¹ Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (Montego Bay, 10 декабря 1982 г.) // Организация Объединенных Наций : [сайт]. URL: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/lawsea.shtml (дата обращения: 30.09.2025).

² Трактат об отмене пошлин, взимаемых с купеческих судов и грузов при проходе через проливы Зунда и обоих Бельтов, от 14 (26) марта 1857 г. // Электронный фонд правовых и нормативно-правовых документов. URL: <https://docs.cntd.ru/document/901756585> (дата обращения: 30.09.2025).

Хотя на сегодняшний день со стороны Дании не было сделано практических шагов по осуществлению заявлений даже в отношении теневого флота, однако реальность угрозы следует из заявлений стран Балтийского моря – членов НАТО на саммите в Хельсинки в январе 2025 г.³ С точки зрения международно-правового реагирования Российская Федерация будет принимать необходимые меры для защиты российских интересов и поддержания международной безопасности⁴. Посол Российской Федерации в Дании В. Барбин квалифицировал ситуацию с датскими проливами как «пиратство»⁵, а понятие «теневого флота» признал несуществующим и созданным специально западными странами в целях «...придать мнимую законность возможным репрессивным мерам в отношении кораблей, которые осуществляют морские перевозки неугодных Западу грузов»⁶.

Таким образом, на Балтийском море сегодня наблюдается эскалация напряженности, поэтому задачей Российской Федерации является не допустить роста ее интенсивности и перехода от заявлений к действиям и ограничению судоходства на Балтике. К датским проливам относятся Малый и Большой Бельты, а также пролив Эресунн (Зунд). Малый Бельт и Большой Бельт соединяют Балтийское море и пролив Каттегат, Эресунн соединяет Балтийское и Северное моря.

Правовой статус датских проливов установлен Копенгагенским соглашением, заключенным 14 марта 1857 г. Данный международный договор является действительным, поскольку, во-первых, в самом договоре не указан срок его действия, следовательно, он заключен на неопределенный срок. Во-вторых, его участники не выражают волю на прекращение договора (ст. 54 Венской конвенции о праве международных договоров 1969 г.⁷). В силу ст. 56 Венской конвенции установлено, что по общему правилу международный договор не подлежит денонсации, а выход из него не допускается, если в нем самом нет положений об этом и нет указанных в ч. 1 ст. 56 Венской конвенции обстоятельств, допускающих прекращение договора. В силу ст. 1 Соглашения Дания установила бесполошинный и беспрепятственный проход судов всех стран – участниц Соглашения, в числе которых Российская Федерация (тогда Российская империя).

В 2004 году Дания ратифицировала Конвенцию ООН по морскому праву 1982 г., сделав заявление в отношении ст. 35 (с) Конвенции о том, что

³ НАТО встает на стражу балтийского дна // Kommersant.ru : [сайт]. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/7431926> (дата обращения: 30.09.2025).

⁴ Посол РФ: санкции против судов на Балтике нарушают международное право // ТАСС : [сайт]. URL: <https://tass.ru/politika/22895601> (дата обращения: 30.09.2025).

⁵ Посол в Дании: Москва будет пресекать «пиратство» против танкеров на Балтике // Kommersant.ru : [сайт]. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/7888174> (дата обращения: 30.09.2025).

⁶ URL: <https://tass.ru/politika/22895601> (дата обращения: 30.09.2025).

⁷ Венская конвенция о праве международных договоров (Вена, 23 мая 1969 г.). URL: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/law_treaties.shtml (дата обращения: 30.09.2025).

сохраняются особый статус датских проливов, а равно право беспрепятственного прохода. Таким образом, датские проливы можно охарактеризовать как проливы, обладающие особым статусом, поскольку они относятся как к международным проливам, так и к территориальным водам Дании.

Положения Конвенции ООН не применяются к ситуации с датскими проливами в части действия Копенгагенского соглашения. Однако датские власти, заявляя о праве на остановку танкеров, перевозящих российскую нефть, ссылались на угрозу экологической безопасности Балтийского моря⁸. В силу ст. 19 (2) (h) Конвенции ООН проход, который производится с целью преднамеренного и серьезного загрязнения, мирным не считается.

Дания заявляет о возможности ограничения судоходства в датских проливах. Таким образом, государство прямо нарушает обязательства из Копенгагенского соглашения 1857 г., не обеспечивая тем самым право беспрепятственного и беспошлинного прохода судам.

Заявления возникли вследствие обнаружения танкеров, перевозящих российскую нефть, но ходящих не под флагами России или в целом без флага.

Для правильной квалификации ситуации следует дать определение понятию «теневой флот». В международном праве нет понятия «теневой флот», а значит, применения санкций в случае обнаружения кораблей, по каким-либо критериям относящихся к данному явлению, быть не может. В декабре 2024 г. на Саммите в Таллине прибалтийские государства сделали следующее заявление: «Теневой флот представляет угрозу для окружающей среды, безопасности на море, международной морской торговли, а также для международного морского права и стандартов»⁹.

Международная морская организация (далее – ИМО) издала Резолюцию A.1185(33) 2023 г.¹⁰, устанавливающую несколько критериев теневого флота. Это суда, «...которые участвуют в незаконных операциях с целью обхода санкций, уклонения от соблюдения правил безопасности или охраны окружающей среды, избежания расходов на страхование или осуществления другой незаконной деятельности...»¹¹. Российские исследователи отмечают, что термин «теневой флот», вероятно, был специально придуман, что-

⁸ Løkke vil stoppe statsløse tankskibe – nu sejler et gennem Danmark // Danwatch. URL: <https://danwatch.dk/loekke-vil-stoppe-statsloese-tankskibe-nu-sejler-et-gennem-danmark/> (дата обращения: 30.09.2025).

⁹ Саммерс К. Теневой флот России: как он работает и почему он непобедим // The epochtime : [сайт]. URL: https://www.epochtimes.ru/novosti-rossii/politika/tenevoj-flot-rossii-kak-on-rabotaet-i-pochemu-on-nepobedim-217032/?utm_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2F (дата обращения: 30.09.2025).

¹⁰ Resolution A.1185(33) Adopted on 6 December 2023. Procedures for Port State Control. International Maritime Organization. URL: [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/IIIS/Documents/A%2033-Res.1185%20-%20PROCEDURES%20FOR%20PORT%20STATE%20CONTROL,%202023%20\(Secretariat\)%20\(1\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/IIIS/Documents/A%2033-Res.1185%20-%20PROCEDURES%20FOR%20PORT%20STATE%20CONTROL,%202023%20(Secretariat)%20(1).pdf) (дата обращения: 30.09.2025).

¹¹ Цит. по: Гудев П., Поливач А. Борьба с теневым флотом на Балтике. Правовые и институциональные ограничения // Россия в глобальной политике : [сайт]. URL:

бы, произведя подмену понятия «владелец» на понятие «перевозчик», можно было поднять шум в прессе¹².

Однако фактические действия со стороны Дании будут рассмотрены как провокация. Датская военная разведка предупредила еще в 2024 г., что Российская Федерация может организовать военное сопровождение танкеров для прохода через Балтийские проливы¹³. По отчету Финляндии, в мае 2025 г. такой прецедент уже состоялся: военные суда сопровождали нефтяной танкер в Финском заливе¹⁴.

В поисках юридического основания для задержания судов датские власти делают акцент не столько на экологической безопасности и несоблюдении международных норм, сколько на потенциальном отсутствии нормальных и правильных страховых полисов¹⁵. Зарубежные эксперты считают, что такой подход сомнителен и неэффективен, но для Дании затруднительно доказать более серьезное нарушение морского права в области экологической безопасности.

Однако, по мнению экспертов, право транзитного прохода, и в частности ст. 42 Конвенции ООН, не является нормой обычного права. Подытоживая изложенное, отметим, что Конвенция не применяется по отношению к ситуации с датскими проливами в части действия Копенгагенского соглашения, а значит, не применяется и ст. 42. Следовательно, пока судно осуществляет «непрерывный и быстрый транзит» через датские проливы, Дания не может «препятствовать» его движению или каким-либо иным образом мешать ему.

Экологический вред признается серьезным поводом для ограничения прав прохода, давая прибрежным государствам право применять меры контроля, вплоть до применения военно-морских сил. Российское военное содействие проходу судов не квалифицируется как акт агрессии согласно международному и российскому праву, а является реализацией суверенных прав в рамках права на самооборону. В целом соблюдение международных норм обеспечивает баланс между свободой судоходства и необходимостью защиты экологии и безопасности в регионе датских проливов.

По статье 19 Конвенции ООН *мирный проход* предполагает плавание судна через территориальное море при условии, что проход не нарушает мира, порядка или безопасности прибрежного государства. При этом суд-

https://globalaffairs.ru/articles/baltika-gudev-polivach/#_ftn3 (дата обращения: 30.09.2025).

¹² Гудев П., Поливач А. Указ. соч.

¹³ Там же.

¹⁴ Finland Reports Russia Has Begun Naval Escorts for Shadow Fleet Tankers // The Maritime Executive. URL: <https://maritime-executive.com/article/finland-reports-russia-has-begun-naval-escorts-for-shadow-fleet-tankers> (дата обращения: 30.09.2025).

¹⁵ Maritime law: Denmark is preparing force measures against ships with Russian oil // Известия : [сайт]. URL: <https://iz.ru/en/node/1965032> (дата обращения: 30.09.2025).

но может пересекать территориальные воды без остановок, кроме случаев, необходимых для безопасности или помощи терпящим бедствие. Мирный проход запрещает любые действия, связанные с угрозой или применением силы, военными учениями, сбором информации, рыболовством, загрязнением окружающей среды и прочими нарушениями. *Транзитный проход* (ст. 38 Конвенции ООН) применяется к международным проливам, которые соединяют части открытого моря или исключительной экономической зоны. Это право предусматривает непрерывный и быстрый проход судна и воздушного судна через такие проливы без препятствий со стороны прилегающих государств, но с сохранением требований экологической безопасности. Важно, что транзитный проход не отменяет принципы защиты окружающей среды: при угрозе или причинении экологического вреда прибрежные государства вправе вводить ограничения, чтобы предотвратить загрязнение и защитить морскую среду

Экологический вред, в том числе загрязнение моря грузами, нефтью, выбросы и сбросы вредных веществ, считается серьезным нарушением, которое позволяет прибрежному государству ограничивать или приостанавливать право мирного и транзитного прохода для защиты своей территории. Конвенция ООН и последующие международные экологические соглашения (например, MARPOL¹⁶) устанавливают требования по предотвращению загрязнения, обязательства обладателей судна и операторов соблюдать экологические стандарты и разрабатывать планы по ликвидации аварий. Если возникает экологическая угроза, страна, контролирующая пролив, может ограничить проход опасных судов, особенно старых танкеров, либо ввести особый контроль.

Суда, остающиеся на якоре в течение длительного времени, не подпадают под действие этих правил о свободном передвижении, и Дания, вероятно, может проверять суда, стоящие на якоре в территориальных водах Скагена. Если оставить в стороне эти ситуации, то правоприменительные полномочия Дании определены в ст. 233 Конвенции ООН по морскому праву, в которой указано, что если правила по борьбе с загрязнением не соблюдаются и это может нанести серьезный ущерб морской среде датских проливов, то Дания может принять «соответствующие правоприменительные меры». Но для Дании это слишком высокие стандарты.

Пока не полностью ясно, как именно Дания будет останавливать танкеры, если они откажутся следовать указаниям, но существует потенциальная возможность применения военно-морских сил для принудительной проверки и задержания судов, если их действия угрожают экологической безопасности или нарушают санитарные и прочие нормы [1, р. 130].

Вместе с тем подчеркнем, что остановка российского судна без видимых причин и без доказанного экологического риска будет считаться неправомерной со стороны датских властей. При остановке судна, хотя и

¹⁶ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL) (London, 2 November 1973, corr. and add.) // IMO. URL: [https://www.imo.org/en/about/conventions/pages/international-convention-for-the-prevention-of-pollution-from-ships-\(marpol\).aspx](https://www.imo.org/en/about/conventions/pages/international-convention-for-the-prevention-of-pollution-from-ships-(marpol).aspx) (дата обращения: 30.09.2025).

перевозящего российскую нефть или иные товары, имеющие российское происхождение, но идущего под флагом другого государства, следует обращаться к международным соглашениям между этим государством и Данией.

Согласно Резолюции Генеральной Ассамблеи ООН 3314 (XXIX) от 1974 г.¹⁷, *агрессия* – это применение вооруженной силы государством против суверенитета, территориальной целостности или политической независимости другого государства. Агрессия включает, в частности, нападение, вторжение, блокаду и иные формы ведения военных действий без одобрения Совета Безопасности ООН¹⁸.

Мирный и транзитный проход российских судов – право, гарантированное Копенгагенским соглашением. Значит, содействие проходу российских торговых судов через датские проливы со стороны военных сил Российской Федерации будет оказано с учетом угрозы или реального факта неправомерной блокировки и станет реализацией суверенных прав на беспрепятственный проход. Так, уже известно, что Датская лоцманская компания Danpilot, ответственная за проводку судов через датские воды, получила указания не предоставлять доступ к портам, якорным стоянкам и услугам по снабжению определенным судам, в том числе 27 судам с доказанной перевозкой российской нефти, несмотря на санкции и ценовой потолок¹⁹. Военное содействие России направлено исключительно на обеспечение выполнения международно признанных прав, а не на агрессивные действия. Деятельность российских силовых структур по сопровождению судов не связана с применением силы против другого государства, а призвана предотвратить нарушение прав Российской Федерации, что не вызывает правовой квалификации как *Casus belli* или агрессия.

Действия Российской Федерации соответствуют ст. 51 Устава ООН²⁰ о праве на индивидуальную и коллективную самооборону. При возникновении угрозы свободе судоходства и безопасности российских судов Россия вправе применять адекватные меры, которые не являются актом войны или агрессии, а направлены на предотвращение конфликта и сохранение мира. Такого рода меры соответствуют нормам международного права, принципам Устава ООН и российскому законодательству, исключают насильственные действия против датского суверенитета и служат реализации международно признанных прав Российской Федерации.

¹⁷ Определение агрессии (утв. Резолюцией 3314 (XXIX) ГА ООН от 14 декабря 1974 г.) // Официальный сайт ООН. URL: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/aggression.shtml (дата обращения: 30.09.2025).

¹⁸ Там же.

¹⁹ Дания начала реализацию санкций против 27 судов, часть которых якобы перевозит нефть РФ // Морские вести России : [сайт]. URL: <https://morvesti.ru/news/1679/111167/> (дата обращения: 30.09.2025).

²⁰ Устав Организации Объединенных Наций (Сан-Франциско, 26 июня 1945 г.). URL: <https://www.un.org/ru/about-us/un-charter/full-text> (дата обращения: 30.09.2025).

В связи с тем, что ситуация с датскими проливами является политически значимой для нашего государства, ключевыми методами решения вопроса будут политико-дипломатические механизмы, среди которых наиболее конструктивными и релевантными должны быть переговоры и медиация.

Однако среди возможных мер препятствования эскалации конфликта, а также недопущения нарушения суверенитета России могут быть приняты «асимметричные меры, прежде всего, в экономической и транзитной сферах»²¹.

Рассмотрим юрисдикционные способы разрешения споров. Конвенция ООН по морскому праву применима в части, не урегулированной Копенгагенским соглашением, а спорящие стороны по вопросу реальности экологического вреда и обоснованности потенциальных претензий могут обратиться в Международный трибунал по морскому праву (ст. 21 Статута Международного трибунала по морскому праву²²). Мы полагаем, что наиболее вероятным решением данного вопроса станут дипломатические меры.

Список источников

1. Lopez Martin A. G. *International straits. Concept, classification and rules of passage.* Berlin ; Heidelberg : Springer, 2010. XXIII, 218 p.

References

1. Lopez Martin A. G. *International straits. Concept, classification and rules of passage.* Berlin; Heidelberg: Springer; 2010. XXIII, 218 p.

Информация об авторах

А. С. Петрова – студент 1 курса магистратуры;

Н. Р. Израловский – студент 2 курса магистратуры.

Information about the authors

A. S. Petrova – 1st year master's student;

N. R. Izralovsky – 2nd year master's student.

Вклад авторов:

Петрова А. С. – сбор и систематизация данных; написание основного текста статьи в части дипломатического анализа ситуации.

²¹ Ответ официального представителя МИД России М. В. Захаровой на вопрос МИА «Россия сегодня» относительно вероятности разрыва отношений между Россией и странами Прибалтики // Министерство иностранных дел : [сайт]. URL: https://www.mid.ru/ru/press_service/spokesman/answers/1948065/ (дата обращения: 30.09.2025).

²² Statute of the International Tribunal for the Law of the Sea (Annex VI to the UN Convention on the Law of the Sea, Montego Bay, 10 December 1982) // United Nations: Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea. URL: https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/annex6.htm (дата обращения: 30.09.2025).

A. S. Petrova, N. R. Izralovsky. Qualification of the situation around the Danish straits

Израловский Н. Р. – сбор и систематизация данных; написание основного текста статьи в части военного и экологического анализа ситуации.

Contribution of the authors:

Petrova A. S. – collection and systematization of data; writing the main text of the article in terms of diplomatic analysis of the situation.

Izralovsky N. R. – collection and systematization of data; writing the main text of the article in terms of military and environmental analysis of the situation.

Конфликт интересов

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Conflict of interests

The authors declare no relevant conflict of interests.

Статья поступила в редакцию 10.09.2025; одобрена после рецензирования 30.09.2025; принята к публикации 24.11.2025.

The article was submitted 10.09.2025; approved after reviewing 30.09.2025; accepted for publication 24.11.2025.