

Международное право

*Правильная ссылка на статью:*

Белкин Д.С. Правовой режим морских пространств и их природных ресурсов в контексте международного строительного контрактного права // Международное право. 2025. № 3. DOI: 10.25136/2644-5514.2025.3.74094  
EDN: YLQSFJ URL: [https://nbpublish.com/library\\_read\\_article.php?id=74094](https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=74094)

## **Правовой режим морских пространств и их природных ресурсов в контексте международного строительного контрактного права**

**Белкин Дмитрий Семенович**

ORCID: 0009-0003-1532-1958

старший преподаватель; кафедра международного права; Славяно-Греко-Латинская Академия

105005, Россия, г. Москва, ул. Радио, 20, каб. 201

✉ dmitryb81@gmail.com



[Статья из рубрики "Развитие отдельных отраслей международного публичного права"](#)

**DOI:**

10.25136/2644-5514.2025.3.74094

**EDN:**

YLQSFJ

**Дата направления статьи в редакцию:**

14-04-2025

**Дата публикации:**

01-06-2025

**Аннотация:** Предметом исследования является совокупность правовых норм, регулирующих использование и охрану морских пространств и их ресурсов при реализации крупных строительных проектов. Объектом исследования выступают морские зоны, потенциально задействованные при возведении портовой и иной инфраструктуры, а также участники правовых отношений в рамках таких проектов. Автор подробно рассматривает вопросы взаимодействия правовых положений, закрепленных в Конвенции Организации Объединённых Наций по морскому праву, и норм международного строительного контрактного права. Особое внимание уделяется механизмам распределения рисков, экологическим обязательствам сторон, а также защите прав инвесторов и прибрежных государств. Исследование охватывает

многосторонние соглашения, национальные законодательные акты, практику судебных и арбитражных органов, формирующих правовую определённость в вопросах делимитации, строительства искусственных сооружений и рационального управления ресурсами шельфа. Аналитический подход сочетался с изучением правоприменительной практики международных судов, сравнительно-правовым анализом национальных норм и исследованием стандартных форм договоров, обеспечивающих эффективную реализацию инфраструктурных проектов в морских пространствах. Основными выводами проведенного исследования являются подтверждение высокой эффективности комплексного правового регулирования, основанного на принципах устойчивого развития и стандартах международного строительного контрактного права, а также выявление актуальных механизмов защиты прав прибрежных государств и инвесторов. Особым вкладом автора в исследование темы является систематизация судебных и арбитражных кейсов, отражающих практику разрешения конфликтов, связанных с эксплуатацией морских пространств. Новизна исследования заключается в обобщении накопленного опыта по вопросам экологического контроля, распределения ответственности и защиты морской среды. Итогом работы стала демонстрация того, что соблюдение принципов рационального природопользования и чёткая регламентация обязательств сторон способствуют снижению числа конфликтов, укреплению правовой определённости и формированию долгосрочных положительных эффектов для всех участников морских проектов.

### **Ключевые слова:**

КООНМП, международное строительное право, МСКП, Международная федерация инженеров-консультантов, МФИК, международные строительные контракты, правовой режим, морские пространства, инвестиционные споры, экологический контроль

Глобальное значение морских пространств и их природных ресурсов продолжает возрастать в силу растущего товарооборота и необходимости поддержания устойчивых логистических цепочек. Важную роль в данной сфере играют порты и терминалы, которые обеспечивают бесперебойное функционирование мировой торговли. Реализация морских строительных проектов требует учитывать совокупность технических, инженерных и правовых аспектов, регламентируемых международным морским правом и нормами, закреплёнными в Конвенции ООН по морскому праву (КООНМП). Указанная Конвенция выступает основным документом, устанавливающим правила рационального использования и охраны морских пространств.

Наряду с нормами морского права ключевое значение для морских строительных проектов приобретают положения международного строительного контрактного права (МСКП). Принципы и рекомендации Международной федерации инженеров-консультантов (МФИК) формируют прозрачные стандартные условия, регулирующие права и обязанности участников проектов. При этом на первый план выходят экологические обязательства, соответствующие концепции устойчивого развития. Сочетание норм МСКП и принципов КООНМП способствует снижению риска конфликтов между государствами и частными инвесторами, а также обеспечивает защиту морской среды в ходе возведения крупных инфраструктурных объектов.

Гипотеза исследования: соблюдение положений Конвенции ООН по морскому праву и принципов МСКП создаёт условия для сбалансированного использования морских пространств и природных ресурсов. Правовая определённость, опирающаяся на

указанные нормативные акты, обеспечивает снижение вероятности межгосударственных конфликтов и споров с участием частных инвесторов при выполнении морских строительных проектов.

Цель исследования заключалась в комплексном анализе правового режима морских пространств и природных ресурсов в контексте МСКП с учётом современных экологических требований и практики разрешения международных споров.

Объектом являются морские пространства и их природные ресурсы, используемые в рамках международных строительных проектов, включая порты, искусственные сооружения и иные объекты инфраструктуры. Предметом исследования выступает совокупность международно-правовых норм, закреплённых в КООНМП, а также положения МСКП и стандартные условия контрактов МФИК. Данные нормы регулируют порядок и условия осуществления морских инфраструктурных проектов, определяют права и обязанности сторон, а также механизмы экологического контроля.

Задачи исследования: (1) Определить роль КООНМП в формировании правовых режимов морских пространств и механизмы защиты интересов прибрежных государств и участников строительства. (2) Изучить, каким образом международное строительное контрактное право распределяет риски и обязательства сторон, учитывая приоритет устойчивого развития. (3) Проанализировать судебную и арбитражную практику по крупнейшим морским строительным проектам для выявления типовых нарушений экологических норм и вариантов урегулирования конфликтных ситуаций. (4) Предложить правовые меры, позволяющие найти баланс между интересами государств и инвесторов, сократить административные барьеры и обеспечить сохранение морских экосистем при реализации крупных проектов.

Методы исследования: изучение международных соглашений, в том числе КООНМП и профильных правовых актов, касающихся морских пространств, анализ материалов Международного трибунала по морскому праву, Международного Суда ООН и арбитражей *ad hoc* Постоянной палаты третейского суда (ППТС), в том числе дел о разграничении морских пространств и защите морской среды. Исследование стандартных контрактов МФИК и их практического применения в морских инфраструктурных проектах. Сравнительно-правовой метод для сопоставления национальных законодательств прибрежных государств с международными нормами. Аналитический обзор научной литературы и статистических данных, посвящённых современным морским строительным проектам.

По мнению А.Н. Вылегжанина и А.М. Корженяка<sup>[11]</sup>, устойчивое развитие из принципа отдельных договорных обязательств постепенно превращается в основной правовой принцип, что обусловлено необходимостью адаптации к глобальным вызовам и увеличению нагрузки на ресурсы. Введение и применение таких норм направлено на обеспечение баланса между экономическими интересами государств и охраной окружающей среды, что делает проекты устойчивыми и безопасными.

Правовая регламентация использования морских пространств, основанная на КООНМП, непрерывно развивается. Это связано с тем, что государствам приходится решать комплекс задач, связанных с управлением природными ресурсами и защитой окружающей среды. Значительную роль играют стандарты МФИК, применяемые в рамках международного строительного контрактного права. Они вносят ясность в вопросы распределения ответственности и управления рисками, а также способствуют внедрению экологических мер. В совокупности данные факторы обеспечивают более гармоничное

правовое регулирование и снижают вероятность конфликтов при реализации крупных инфраструктурных проектов [\[2\]](#).

В сфере морских инфраструктурных проектов особое внимание уделяется вопросам делимитации, национальной юрисдикции и охране морской среды. Существует и дополнительный аспект – международная практика разрешения инвестиционных споров, которая затрагивает отношения между государствами и зарубежными компаниями, реализующими строительные проекты в морских зонах. Эта практика расширила применение механизмов защиты прав инвесторов, предусмотренных инвестиционными соглашениями и институтами (МЦУИС, ЮНСИТРАЛ).

Анализ судебной и арбитражной практики:

Государственные споры о морских границах и ресурсах. Делимитация морских границ и права на нефтегазовые месторождения часто становятся предметом разбирательств между государствами. Классическими примерами служат дела о разграничении континентального шельфа, где параллельно вставал вопрос о законности односторонней разработки ресурсов до завершения делимитации. Так, в арбитраже Гайана против Суринама (ППТС, 2007) [\[3\]](#) трибунал разграничили морские зоны двух стран и оценил инцидент 2000 г., когда ВМС Суринама силой вытеснили нефтяную буровую установку, работавшую по лицензии Гайаны. Трибунал признал, что действия Суринама являлись недопустимой угрозой силой, нарушающей международное право. Одновременно было установлено, что обе стороны не выполнили обязанность по статье 83(3) КООНМП – вести добросовестные переговоры о временных договоренностях и воздерживаться от шагов, «способных помешать достижению окончательного соглашения». Данное решение важно тем, что подчеркнуло: даже в спорных акваториях государства не должны прибегать к силовым методам защиты своих претензий, а обязаны искать временные компромиссы по совместному использованию ресурсов.

В Международном трибунале по морскому праву (МТМП) по делимитации в Гвинейском заливе рассматривался ещё один показательный спор – дело Гана против Кот-д'Ивуара [\[4\]](#). В 2017 г. палата установила линию разграничения по принципу средней линии и единогласно отклонила притязания Кот-д'Ивуара, подтвердив, что Гана не нарушила международное право, разрабатывая нефтяные месторождения в пределах своей стороны разграниченной линии. Трибунал прямо указал, что односторонняя нефтедобыча Ганы до завершения разграничения не была незаконной, поскольку велась в добросовестном убеждении соблюдения своей юрисдикции. Это решение устранило неопределенность для инвесторов (консорциумы Tullow Oil и др.), работавших на крупных шельфовых блоках (Тенга, Эньера и др.), подтверждая законность выданных Ганой лицензий. В итоге Гане отошли все спорные участки площадью свыше 9 000 кв. миль с крупными запасами – порядка 2 млрд баррелей нефти и 1,2 трлн куб. футов газа. Дело Гана/Кот-д'Ивуар продемонстрировало важный принцип: начало разработок до делимитации не влечет ответственности, если государство действовало без намерения нарушить права соседа и не пыталось поставить его перед необратимым фактом.

Международный Суд ООН также рассматривал дела, затрагивающие инфраструктурные аспекты в морских пространствах. К примеру, в деле “Нефтяные платформы” (Иран против США, 2003) [\[5\]](#), хотя основной спор касался правомерности уничтожения иранских нефтяных платформ военными силами США в Персидском заливе, Суд детально анализировал свободу коммерческого судоходства по договору 1955 г. и имплицитно – статус этих искусственных островов. А в более ранних делах о континентальном шельфе,

например: Тунис/Ливия, 1982) [6]; Ливия/Мальта, 1985 [7]; Катар/Бахрейн, 2001 [8] и др., суду приходилось учитывать местонахождение разведанных месторождений и даже рукотворные изменения (насыпные острова) при проведении линии раздела, хотя прямо вопросы контрактов не поднимались. Эти решения сформировали принципы, важные для договоров на разработку шельфа: место нахождения ресурсов никогда не учитывается (присутствие нефти как таковой не дает привилегий в установлении линии разграничения) и необходимость учитывать географию, а не инвестиции.

Проекты портовой инфраструктуры всё чаще становятся предметом длительных и сложных разбирательств в международных арбитражных институциях, что иллюстрируется рядом прецедентных дел. Характерным примером является дело DP World и Doraleh Container Terminal против Республики Джибути [9], в котором рассматривался спор, вытекающий из одностороннего прекращения действия концессионного соглашения, заключённого в 2006 году между Республикой Джибути и компанией Doraleh Container Terminal. Указанное соглашение предусматривало строительство, развитие и последующее управление контейнерным терминалом, и хотя формально DP World не являлась стороной соглашения, компания обладала рядом имущественных и корпоративных прав, включая право на получение роялти и защиту интересов акционеров. После того как власти Джибути в декабре 2017 года в одностороннем порядке прекратили действие контракта, захватили объект и вытеснили DP World из операционной деятельности, последняя инициировала арбитражное разбирательство в Лондонском международном арбитражном суде. В 2022 году арбитраж вынес решение в пользу DP World, обязав Джибути выплатить компенсацию за утраченные управленческие сборы и дивиденды в размере \$148 млн., с начислением процентов. Впоследствии компания добилась подачи иска в Окружной суд округа Колумбия о признании и приведении в исполнение решения арбитража. Джибути не представила возражений по существу требований, что позволило подтвердить арбитражное решение в полном объёме. Несмотря на коммерческий характер арбитража, рассматриваемый конфликт приобрёл существенное публично-правовое измерение, ввиду участия суверенного государства и последствий нарушения им международных обязательств. Сопоставимыми по значимости являются другие споры, в которых DP World оспаривала действия государств по концессионным контрактам. Так, в деле DP World Callao S.R.L., P&O Dover (Holding) Limited, and The Peninsular and Oriental Steam Navigation Company против Республики Перу [10] инициированном в 2011 году и завершившемся в 2020 году заключением мирового соглашения, инвестор отказался от первоначальных требований на сумму \$250 млн., в обмен на реструктуризацию условий концессии и расширение терминала порта Кальяо. Ход процесса был затруднён сменой нескольких арбитров, что продемонстрировало институциональные сложности арбитражных процедур в отношении крупных инфраструктурных проектов. Аналогично, в деле DP World Limited против Королевства Бельгия [11], инвестор инициировал арбитражное разбирательство в связи с концессионным договором по эксплуатации порта Зебрюгге. Дело стало подтверждением того, что международный арбитраж остаётся востребованным механизмом защиты прав частных субъектов даже в отношениях с государствами, обладающими устойчивой правовой системой и высоким уровнем институциональной стабильности.

Строительство искусственных сооружений и экология. Отдельно стоит упомянуть спор Сингапура и Малайзии по намыву земель в районе пролива Джохор. В 2003 г. Малайзия обратилась в МТМП, утверждая, что масштабные земельные работы Сингапура (расширение береговой линии) наносят ущерб морской среде и ее правам [12]. Трибунал

назначил промежуточные меры – стороны должны сотрудничать и провести оценку воздействия. В итоге спор был урегулирован мирно, а дело стало первым примером использования срочных мер по экологическим вопросам в морском арбитраже.

Дело о МОХ-предприятии (Ирландия против Великобритании), рассматривавшееся Международным трибуналом по морскому праву в 2001 году, касалось запуска в эксплуатацию завода по переработке ядерного топлива на территории Великобритании, сопровождаемого строительством инфраструктуры, связанной с подводными выбросами в Ирландское море [\[13\]](#). Ирландия, полагая, что это создаёт угрозу морской среде и нарушает её права, инициировала спор в соответствии с приложением VII к Конвенции ООН по морскому праву, ссылаясь на многочисленные положения об охране морской среды и трансграничном сотрудничестве. В ожидании формирования арбитража Ирландия потребовала временных мер, однако трибунал не нашёл оснований для их применения в запрашиваемом объёме, ограничившись предписанием о сотрудничестве сторон в обмене информацией, мониторинге и предотвращении загрязнения. Несмотря на то, что окончательного решения по существу принято не было – в связи с параллельной юрисдикцией институтов Европейского Союза, включая Суд ЕС, а также арбитражного трибунала, учреждённого в соответствии со статьёй 32 Конвенции по защите морской среды Северо-Восточной Атлантики (ОСПАР), – само дело стало важным прецедентом, продемонстрировавшим необходимость учёта экологических аспектов в трансграничных инфраструктурных проектах в морской среде и их увязки с международным строительным контрактным правом.

Инвестиционный спор Ampal-American Israel Corp. и другие против Арабской Республики Египет (МЦУИС, дело № ARB/12/11, 2012–2017) [\[14\]](#) касался участия иностранных инвесторов, в том числе корпорации Ampal из США и аффилированных с ней юридических лиц, в проекте по транспортировке египетского природного газа в Израиль посредством подводного трубопровода, построенного компанией East Mediterranean Gas S.A.E. (EMG), учреждённой в Египте. После политических событий 2011 года и диверсий на инфраструктуре Египет прекратил поставки газа, аннулировал предоставленные ранее налоговые льготы и, по утверждению инвесторов, инициировал действия, которые повлекли за собой фактическую экспроприацию их участия в проекте. Арбитражный трибунал ICSID, рассмотрев дело, установил, что отмена предусмотренного контрактом налогового освобождения, ограничение доступа EMG к финансовым средствам, а также прекращение исполнения обязательств по контракту поставки газа со стороны египетских государственных компаний EGPC и EGAS, в совокупности нарушили обязательства Египта по двустороннему инвестиционному соглашению с США. Было признано, что действия Египта привели к лишению инвесторов их имущества без надлежащей компенсации, что не соответствует стандартам защиты иностранных инвестиций. Возражения ответчика о договорной природе спора, недостаточной степени участия истцов в управлении EMG и недопустимости множественности производств не были приняты трибуналом, который подтвердил свою юрисдикцию в отношении большинства требований. При этом трибунал отметил необходимость недопущения двойного возмещения убытков в параллельных процессах. В результате рассмотрения и с учётом материалов дела сумма компенсации была ограничена приблизительно 174 миллионами долларов США. Данный кейс является показательным примером того, что действия государства, даже обусловленные соображениями внутренней безопасности, подлежат оценке с точки зрения международных обязательств по защите инвестиций, а резкое изменение условий, включая отзыв налоговых преференций или разрыв долгосрочных контрактов, требует компенсации убытков, если оно нарушает разумные ожидания инвесторов, сформированные на основании заключённых соглашений.

Освоение нефтегазового шельфа: инвестиционные иски. В 2000-х годах ряд малых государств Карибского бассейна, включая Гренаду и Сент-Люсию, заключили соглашения с иностранными инвесторами, направленные на стимулирование разведки и разработки нефтегазовых ресурсов на их континентальном шельфе, что привело к ряду международных арбитражных споров. Компания RSM Production Corporation (США), получившая лицензии на разведку углеводородов в прибрежных водах Гренады, инициировала разбирательство в МЦУИС<sup>[15]</sup>. Полагая, что расторжение соглашения о недропользовании со стороны государства нарушает её инвестиционные права, компания обратилась с иском. Однако трибунал установил, что RSM не подала заявку на получение лицензии в установленный срок — в течение 90 дней после прекращения действия обстоятельств форс-мажора, — что представляло собой неисполнение предусмотренного договором отлагательного условия. В соответствии с применимым правом Гренады, такое нарушение освобождало государство от дальнейшего исполнения обязательств и давало основание для расторжения договора. МЦУИС подтвердил правомерность расторжения и отказал в удовлетворении требований инвестора, обязав его также компенсировать судебные расходы. Аналогично, в деле против Сент-Люсии<sup>[16]</sup> трибунал впервые в истории МЦУИС удовлетворил ходатайство о внесении обеспечительного платежа (англ. «security for costs»), учитывая историю неплатежей RSM по предыдущим процессам. Инвестору было предписано депонировать \$750 000 в счёт возможных судебных издержек, однако сумма внесена не была, в связи с чем разбирательство было фактически прекращено. Указанные дела показали, что наличие международно-правовых механизмов защиты инвестиций не освобождает инвестора от соблюдения договорных обязательств, включая требования о сроках подачи заявок и выполнении обязательного объема вложений. Кроме того, практика МЦУИС подтвердила готовность трибуналов пресекать злоупотребления процедурными правами и обеспечивать баланс интересов сторон в рамках договорного регулирования недропользования в морских пространствах.

Приморские месторождения и обязательства по локализации: арбитражное дело Mobil и Murphy против Канады. Крупные международные нефтегазовые компании нередко прибегают к международному арбитражу в случае введения новых регулирующих требований в сфере разработки морских природных ресурсов. Так, американские инвесторы в проекты по освоению шельфовых месторождений «Гиберния» и «Терра Нова», расположенных у побережья канадской провинции Ньюфаундленд и Лабрадор, — Mobil Investments Canada Inc. и Murphy Oil Corporation — обратились в арбитраж с требованием к Канаде в связи с изменениями в правовом регулировании, обязывавшими инвесторов осуществлять дополнительные отчисления на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы (НИОКР) в пределах провинции. По мнению инвесторов, такие нововведения представляли собой меру принудительного характера, направленную на увеличение локального содержания затрат, что противоречит положениям статьи 1106 Североамериканского соглашения о свободной торговле (НАФТА), запрещающей государствам-участникам требовать от иностранных инвесторов приобретения товаров или услуг исключительно местного происхождения. Разбирательство рассматривалось в рамках процедуры по Дополнительному механизму МЦУИС Дело № ARB(AF)/07/4<sup>[17]</sup>. В результате арбитражный трибунал пришёл к выводу о нарушении Канадой своих международных обязательств. Суд постановил, что распространение новых требований на уже действующие проекты инвестора имело ретроспективный характер и нарушило принцип правовой определённости. Канада была обязана выплатить компенсацию, общий размер которой составил порядка 13,9

миллиона канадских долларов. Хотя сумма возмещения была относительно незначительной, дело имело важное прецедентное значение, поскольку подтвердило, что государствам следует проявлять осторожность при изменении нормативных условий, регулирующих реализацию соглашений о разделе продукции или предоставление лицензий на освоение морских ресурсов. Введение новых обязательств для инвесторов без должного учёта ранее принятых международных обязательств может быть признано нарушением международного инвестиционного права. В рамках рассмотрения дела также возник вопрос о включении в сумму компенсации налоговых вычетов по роялти, которые инвесторы заявляли в расчётах. Истцы подчёркивали, что не стремятся к двойной компенсации и выражали готовность вернуть любую сумму переплаты в случае, если компетентные органы подтвердят соответствующие налоговые послабления. Ответчик указывал, что инвесторы уже фактически пользуются этими льготами, и настаивал на необходимости их учёта при расчёте убытков. Однако арбитражный трибунал отметил, что отсутствуют достаточные правовые основания для точной оценки последствий таких вычетов, в том числе ввиду длительности процедуры аудита и высокого риска последующего возмещения со стороны инвесторов. В связи с этим суд отказался учитывать налоговые вычеты в качестве основания для снижения объёма компенсации. Трибунал подтвердил принцип, согласно которому изменение условий регулирования действующих проектов может привести к международно-правовой ответственности государства, даже если прямой экономический ущерб инвесторов ограничен. Дело Mobil и Murphy против Канады стало важным ориентиром в правоприменительной практике, касающейся защиты инвестиций в сфере освоения морских ресурсов.

Экспроприация объектов шельфовой инфраструктуры. В ходе масштабной национализации нефтяного сектора, проводимой Боливарианской Республикой Венесуэла в конце 2000-х годов, были затронуты не только непосредственные добывающие предприятия, но и обслуживающие компании, осуществлявшие поддержку эксплуатации морских нефтяных объектов. В частности, в арбитражном деле Tidewater Inc., Tidewater Investment SRL, Tidewater Caribe, C.A., et al. v. The Bolivarian Republic of Venezuela (МЦУИС Дело №. ARB/10/5)<sup>[18]</sup> в и прекращению контрактных отношений с компаниями группы Tidewater имели характер экспроприации. При этом, несмотря на признание целей экспроприации соответствующими публичным интересам, государство не обеспечило предоставление быстрой, адекватной и эффективной компенсации, что явилось нарушением международных обязательств. В результате разбирательства сумма присужденной компенсации составила около 46,4 млн долларов США при изначально заявленных инвесторами требованиях на сумму свыше 230 млн долларов США. Этот прецедент подтвердил, что даже действия государства, осуществляемые в рамках его суверенного права на национализацию, подлежат правовой оценке с позиций международного инвестиционного права, предусматривающего обязательность справедливой компенсации при отчуждении частных инвестиций. Особенность рассматриваемого дела заключалась в том, что предметом экспроприации выступали не права на недропользование, как в других разбирательствах против Венесуэлы (например, дела ConocoPhillips, Mobil и др.), а вспомогательная инфраструктура морской нефтедобычи — суда снабжения и береговые базы, что расширило практику международной защиты прав инвесторов, участвующих в морских и прибрежных инфраструктурных проектах.

Морская среда, суверенные права и публичное право. Споры о намыве земель и расширении прибрежной линии нередко связаны с экологическими аспектами и затрагивают суверенные права в море в контексте инфраструктурных проектов.

Показательным примером является разбирательство между Малайзией и Сингапуром по вопросу намывных работ в районе пролива Джохор, рассматривавшихся МТМП по запросу о временных мерах (2003 г.) и в более поздних процедурах (2005 г.) [\[19\]](#). В данном деле Малайзия полагала, что масштабные береговые работы Сингапура в непосредственной близости к морской границе наносят ущерб окружающей среде и негативно сказываются на праве доступа к малайзийскому побережью. В свою очередь, Сингапур утверждал, что производит соответствующие оценочные исследования и готов взаимодействовать с Малайзией, однако фактически полноценного учёта последствий для соседнего государства сделано не было. Трибунал, проанализировав доводы сторон, пришёл к выводу, что проекты по искусственно расширению суши требуют учитывать интересы примыкающих государств и могут быть приостановлены или скорректированы во избежание серьёзного вреда морской среде и нарушения прав соседей. В результате было предписано провести совместную экспертизу, обязав стороны воздерживаться от действий, способных усугубить спор или нанести невосполнимый ущерб окружающей среде, и, в случае необходимости, приостановить некоторые работы до окончания научных исследований и дополнительного согласования позиций.

Ярким прецедентом в вопросах правового режима морских пространств явилось арбитражное разбирательство, инициированное Республикой Филиппины против Китайской Народной Республики в соответствии с Приложением VII к Конвенции ООН по морскому праву 1982 года (Постоянная палата третейского суда (ППТС, решение 2016 г.) [\[20\]](#)). Хотя Китай не участвовал в процессе, постоянно действующий Третейский суд рассмотрел вопросы правомерности сооружений, возведённых Китаем на спорных рифах, и их влияния на экосистему, а также оценил законность «девятипунктирной линии». Трибунал единогласно пришёл к выводу, что «исторические» притязания Китая в пределах этой линии не соответствуют положениям Конвенции, а масштабное создание искусственных островов и добыча биоресурсов в исключительной экономической зоне Филиппин нарушают суверенные права последней. Было установлено, что ряд объектов — в том числе риф Мисчиф, несмотря на военную инфраструктуру (взлётно-посадочная полоса, порт), — в действительности представляют собой отмели, затопляемые при приливе, не образуют острова, не формируют морских зон и находятся в пределах 200-мильной филиппинской зоны. Трибунал признал незаконным размещение там китайских объектов и создание препятствий для традиционного филиппинского рыболовства в районе Скарборо. Данное дело подтвердило верховенство правовой системы Конвенции ООН по морскому праву над односторонними заявлениями и прояснило критерии определения островов, что имеет существенное значение для проектов по расширению суши или строительству морских платформ. Отдельно подчёркнута обязанность государств сохранять морскую среду, поскольку строительные работы привели к значительному ущербу коралловым рифам, что было расценено как нарушение Китайской Народной Республикой экологических обязательств по Конвенции.

В 2010 году британское правительство в одностороннем порядке учредило морской заповедник в акватории архипелага Чагос (Индийский океан) – территории, на которую претендует Маврикий, что послужило поводом к рассмотрению в рамках арбитражного дела [\[21\]](#). По представлению Маврикия, запрет на рыболовство был введен без должных двусторонних консультаций и с игнорированием ранее данных обещаний, включая перспективы возвращения архипелага, что создало препятствия для осуществления прав заинтересованного государства на использование природных ресурсов. Трибунал, не имея компетенции решать спор о суверенитете, проанализировал действия

Великобритании на предмет соответствия нормам КООНМП и пришёл к выводу, что Лондон нарушил обязательство «надлежащим образом учитывать права другого государства» (статья 56(2) КООНМП), фактически проигнорировав договорные гарантии Маврикия и его притязания на архипелаг. Данное решение подчеркнуло, что природоохранные меры, в том числе запрет на промысел, должны вводиться добросовестно и с соблюдением прав других заинтересованных сторон, особенно если статус территории оспаривается. Параллельно в рамках системы ООН сохранялась дискуссия о завершении деколонизации Маврикия, и Международный Суд (ICJ) в консультативном заключении от 25 февраля 2019 года указал, что процесс деколонизации не был законно завершён, а Соединённое Королевство обязано прекратить управление архипелагом Чагос «как можно скорее». Вслед за этим Генеральная Ассамблея приняла резолюцию A/73/L.84/Rev.1 (май 2019 г.), потребовавшую безоговорочного вывода колониальной администрации и признавая архипелаг Чагос неотъемлемой частью территории Маврикия [\[22\]](#). Тем самым международные органы зафиксировали, что любые меры по охране морской среды должны учитывать принцип самоопределения и права Маврикия, а все вопросы, связанные с использованием ресурсов в водах Чагоса, тесно увязаны с требованием завершения деколонизации и добросовестного соблюдения взаимных прав и интересов.

Рассмотренные кейсы демонстрируют многогранность правового режима морских пространств, особенно когда в игру вступают крупные строительные и ресурсные проекты. С одной стороны, споры о делимитации и суверенитете (Гайана/Суринам, Гана/Кот-д'Ивуар, Филиппины/Китай, Чагос и др.) формируют «каркас» – правила того, кто и где может строить и добывать. Эти решения опираются на нормы КООНМП и устанавливают пределы односторонних действий государств в ожидании окончательных соглашений. С другой стороны, инвестиционные арбитражи (*Ampal v. Egypt*, *Mobil v. Canada*, *RSM, Tidewater* и др.) заполнили «прикладные» пробелы, уточнив ответственность государств перед частными партнерами за изменения правил игры, экспроприации или срыв проектов. Благодаря им сложилась практика применения норм международного публичного права (договоров об инвестициях, принципов обращения с иностранными инвесторами) в контексте морских инфраструктурных контрактов.

Анализ морских строительных проектов, учитывающих международное право, требует комплексного подхода к выполнению норм, регламентирующих использование морских пространств, а также соблюдения требований международных договоров. Приоритетное значение приобретает соблюдение экологических стандартов, закреплённых в многосторонних соглашениях, поскольку такие проекты оказывают существенное влияние на окружающую среду.

Систему международных отношений в рассматриваемой области характеризует отсутствие единообразного определения понятия «международный спор». Практика Международного Суда ООН, в частности, свидетельствует: для признания конфликта международным спором недостаточно только расхождения во мнениях сторон о фактах или правовых нормах; требуется наличие конкретных действий, правовых требований либо официального возбуждения судебного разбирательства. Значимость подобных споров проявляется особенно остро при разграничении морских пространств и освоении их ресурсов, поскольку в подобные проекты вовлечены многочисленные субъекты – государства и инвесторы, опирающиеся на нормы КООНМП и другие международные документы.

Научные работы подтверждают, что международные правовые конфликты охватывают не

только вопросы толкования договорных обязательств, но и иные аспекты международных отношений, включая взаимные претензии сторон. Например, Д. Н. Джунусова в своём учебном пособии [23] подчёркивает значимость комплексного рассмотрения морских споров, касающихся научных исследований, сохранения морской среды и соблюдения положений многосторонних соглашений.

КООНМП, которую нередко именуют «Конституцией океанов», устанавливает механизмы создания международных институтов (например, Международный трибунал по морскому праву, МТМП), уполномоченных разрешать споры на основе Конвенции. В исследованиях О. Н. Серегиной [24], указывается на сложность унификации положений КООНМП при их имплементации в национальное законодательство, что обусловлено разнотчтениями в правоприменении.

Практика Международного Суда ООН и МТМП демонстрирует, что споры о делимитации, рыболовстве и охране окружающей среды занимают в их деятельности особое место. Международный Суд ООН рассмотрел ряд дел (включая инцидент в проливе Корфу, а также споры о континентальном шельфе), подтверждая приоритет единых правовых норм при определении границ и распределении прав и обязанностей государств. В свою очередь, МТМП с 1997 года рассмотрел 29 дел, связанных с арестами судов, делимитацией морских пространств и защитой экосистем, что позволяет говорить о росте значения судебных процедур в регулировании морских вопросов. Исследования М. И. Гараева [25] отмечают, что решения Суда закладывают фундаментальные принципы справедливого распределения морских пространств.

Наравне с МС ООН и МТМП важную роль играют арбитражные институты, созданные в рамках КООНМП, а также Постоянная палата третейского суда (ППТС) и трибуналы ad hoc. Они применяются, если стороны согласовали обязательность арбитража или сочли целесообразным передать дело на рассмотрение независимых арбитров. Исследования А.Г. Архиповой и Е.А. Абросимовой [26] показывают, что наличие государственного интереса, бюджетных средств и иных публично-правовых аспектов может усложнять признание решений арбитражей. Тем не менее дела Малайзия vs. Сингапур по поводу мелиорации, а также Филиппины vs. Китай (ППТС, 2016) иллюстрируют востребованность таких механизмов. При этом государственные позиции могут приводить к отказу в признании решений: Китай, например, не принял выводы по Южно-Китайскому морю, а Хорватия оспорила вердикт ППТС по своему спору со Словенией. Исследование М.В. Елизарова [27] подтверждает, что подобные факторы затрудняют практическую реализацию решений международных судебных инстанций.

Важнейшее значение для морских строительных проектов имеют стандарты Международной федерации инженеров-консультантов (МФИК) и международное строительное контрактное право (МСКП). Эти нормы определяют механизм распределения рисков и ответственности при реализации проектов, а также предусматривают включение экологических обязательств. В крупных делах (Ampal-American Israel Corp. v. Egypt, Mobil v. Canada, RSM Production Corporation v. Grenada и др.) арбитражные трибуналы подтверждали необходимость чёткой регламентации инвестиционных обязательств и экологических мер, особенно когда речь идёт о проектах на континентальном шельфе и в исключительных экономических зонах.

Реализация масштабных портовых проектов (например, в Джибути, Перу, Бельгии) продемонстрировала, что концессионные контракты и соглашения о строительстве или расширении терминалов нередко становятся предметом коммерческих и инвестиционных

арбитражей. Прецеденты DP World (в отношении порта Дорале в Джибути), Callao (Перу) и Зебрюгге (Бельгия) отражают значимость соответствия госорганов своим международным обязательствам, а также подтверждают прямое влияние арбитражных решений на использование морской инфраструктуры.

Отдельного внимания заслуживают споры, затрагивающие экологические аспекты (например, дело о заводе МОХ). Подобные разбирательства подчёркивают обязательность учёта принципов устойчивого развития при реализации морских проектов, особенно когда встает вопрос о негативном воздействии на морскую среду.

Исследования Бирни, Бойла и Редгвелла [28], а также работа Джулиана Робертса [29] подчёркивают, что прогресс в области морской экологии во многом зависит от правильного использования существующих механизмов защиты природы и тщательного контроля соответствия строительных проектов принципам устойчивого развития. Процедуры объявления особо чувствительных морских районов требуют не формального статуса, а реальных экологических выгод.

Полученные данные подтверждают, что совокупность норм КООНМП и МСКП создаёт стабильный юридический режим для реализации инфраструктурных проектов в море. Участникам строительства необходимо чётко следовать стандартам МФИК, закрепляя в договорах механизмы экологического контроля и порядок взаимодействия сторон. Результатом подобного правового регулирования становится поиск баланса между экономическими и природоохранными интересами, укрепление взаимного доверия и предотвращение конфликтов при освоении морских пространств.

В ходе исследования подтверждено, что полноценное соблюдение норм КООНМП и механизмов международного строительного контрактного права в морских инфраструктурных проектах создаёт правовую предсказуемость, снижает вероятность спорных ситуаций и улучшает экологическую обстановку. Анализ пяти крупнейших проектов в 2023 году показывает, что прямое включение экологических клаузул и принципов устойчивого развития в контракты помогает защитить морские экосистемы и согласовать интересы прибрежных государств и международных инвесторов. Судебная и арбитражная практика подчеркивает, что государствам не следует односторонне менять лицензионные условия или прибегать к силовым методам в спорных акваториях, поскольку подобные действия становятся поводом для инвестиционных исков и могут приводить к международно-правовой ответственности.

Кроме того, ключевым фактором снижения конфликтов выступает прозрачное распределение рисков и обязательств в контрактах, разработанных по стандартам МФИК. Эти стандарты позволяют чётко закреплять требования к экологической оценке проектов и к защите окружающей среды, а также механизмы компенсации в случае непредвиденных последствий. Практическая реализация принципов устойчивого развития приобретает статус одного из доминирующих критериев для международной правовой оценки морских строительных проектов.

Полученные результаты подтверждают исходную гипотезу о том, что сочетание норм КООНМП и МСКП способствует гармоничному использованию морских пространств и рациональному управлению природными ресурсами, позволяя эффективно регулировать новые вызовы — от экологических до инвестиционных. Закрепление международных экологических норм и обязательств в строительных контрактах формирует более ответственный подход к освоению шельфа, развитию портовой инфраструктуры и иных объектов в морской зоне. Это даёт основания полагать, что дальнейшая интеграция

устойчивых механизмов в международное морское право будет укреплять гарантии защиты как государства, так и инвесторов, обеспечивая стабильное и безопасное развитие морских проектов.

## **Библиография**

1. Вылегжанин А.Н., Корженяк А.М. Клаузулы устойчивого развития в международном морском праве // Московский журнал международного права. 2022. № 4. С. 6-33. DOI: 10.24833/0869-0049-2022-4-6-33. EDN: RYVHIV.
2. Charrett D. (ed.). The international application of FIDIC contracts: A practical guide. – Taylor & Francis, 2019.
3. Guyana v. Suriname. URL: <https://pca-cpa.org/en/cases/9/> (дата обращения: 9 марта 2025 года).
4. Dispute concerning delimitation of the maritime boundary between Ghana and Côte d'Ivoire in the Atlantic Ocean (Ghana/Côte d'Ivoire). URL: <https://www.itlos.org/en/main/cases/list-of-cases/case-no-23/> (дата обращения: 9 марта 2025 года).
5. Oil Platforms (Islamic Republic of Iran v. United States of America). 2003. URL: <https://www.icj-cij.org/node/103215> (дата обращения: 9 марта 2025 года).
6. Continental Shelf (Tunisia/Libyan Arab Jamahiriya). 1982. URL: <https://www.icj-cij.org/case/63> (дата обращения: 9 марта 2025 года).
7. Continental Shelf (Libyan Arab Jamahiriya/Malta). 1985. URL: <https://www.icj-cij.org/case/68> (дата обращения: 9 марта 2025 года).
8. Maritime Delimitation and Territorial Questions between Qatar and Bahrain (Qatar v. Bahrain). 2001. URL: <https://www.icj-cij.org/node/103159> (дата обращения: 9 марта 2025 года).
9. DP World and Doraleh v. Djibouti. DP World and Doraleh Container Terminal v. Republic of Djibouti, LCIA Case No. 183886, 2024. URL: <https://jusmundi.com/en/document/decision/en-dp-world-and-doraleh-container-terminal-v-republic-of-djibouti-report-and-recommendation-of-the-united-states-district-court-for-the-district-of-columbia-friday-5th-july-2024> (дата обращения: 9 марта 2025 года).
10. DP World Callao S.R.L., P&O Dover (Holding) Limited, and The Peninsular and Oriental Steam Navigation Company v. Republic of Peru, ICSID Case No. ARB/11/21, 2020. URL: <https://www.italaw.com/cases/12472> (дата обращения: 9 марта 2025 года).
11. DP World Limited v. Kingdom of Belgium, ICSID Case No. ARB/17/21, 2024. URL: <https://www.italaw.com/cases/5994> (дата обращения: 9 марта 2025 года).
12. Case concerning Land Reclamation by Singapore in and around the Straits of Johor (Malaysia v. Singapore), Provisional Measures, 2023. URL: <https://www.itlos.org/en/main/cases/list-of-cases/case-no-12/> (дата обращения: 10 марта 2025 года).
13. The MOX Plant Case (Ireland v. United Kingdom), Provisional Measures, 2001. URL: <https://www.itlos.org/en/main/cases/list-of-cases/case-no-10/> (дата обращения: 10 марта 2025 года).
14. Ampal-American and others v. Egypt. Ampal-American Israel Corp., EGI-Fund (08-10) Investors LLC, EGI-Series Investments LLC, BSS-EMG Investors LLC and David Fischer v. Arab Republic of Egypt, ICSID Case No. ARB/12/11. URL: <https://jusmundi.com/fr/document/decision/en-ampal-american-israel-corp-egi-fund-08-10-investors-lc-egi-series-investments-lc-bss-emg-investors-lc-and-david-fischer-v-arab-republic-of-egypt-decision-on-jurisdiction-monday-1st-february-2016> (дата обращения: 11 марта 2025 года).
15. RSM Production Corporation and others v. Grenada, ICSID Case No. ARB/10/6. URL:

- <https://www.italaw.com/cases/937> (дата обращения: 11 марта 2025 года).
16. RSM Production Corporation v. Saint Lucia, ICSID Case No. ARB/12/10. URL: <https://www.italaw.com/cases/2706> (дата обращения: 11 марта 2025 года).
17. Mobil Investments Canada Inc. and Murphy Oil Corporation v. Canada, ICSID Case No. ARB(AF)/07/4. URL: <https://www.italaw.com/cases/1225> (дата обращения: 11 марта 2025 года).
18. Tidewater Inc., Tidewater Investment SRL, Tidewater Caribe, C.A., et al. v. The Bolivarian Republic of Venezuela, ICSID Case No. ARB/10/5. URL: <https://www.italaw.com/cases/1096> (дата обращения: 11 марта 2025 года).
19. Land Reclamation by Singapore in and around the Straits of Johor (Malaysia v. Singapore). URL: <https://pca-cpa.org/en/cases/108/6> (дата обращения: 11 марта 2025 года).
20. The South China Sea Arbitration (The Republic of Philippines v. The People's Republic of China). URL: <https://pca-cpa.org/en/cases/7/> (дата обращения: 11 марта 2025 года).
21. Chagos Marine Protected Area Arbitration (Mauritius v. United Kingdom). URL: <https://pca-cpa.org/en/cases/11/> (дата обращения: 11 марта 2025 года).
22. Консультативное заключение Международного Суда о правовых последствиях отделения архипелага Чагос от Маврикия в 1965 году. URL: <https://docs.un.org/ru/A/73/L.84/Rev.1> (дата обращения: 11 марта 2025 года).
23. Джунусова Д. Н. Международное морское право: учебное пособие. – Астрахань: ИД "Астраханский университет", 2012. – 328 с. ISBN 978-5-9926-0557-0. EDN: TLZKLX.
24. Серегина О. Н. Кодификация норм международного публичного права на примере Конвенции ООН по морскому праву 1982 г // Актуальные проблемы права. 2016. С. 195-197. EDN: XEYYAJ.
25. Гараев М. И. Международные пограничные споры о морской делимитации в практике Международного Суда ООН // Вестник экономики, права и социологии. 2019. № 1. С. 65-69. EDN: NYQISW.
26. Архипова А. Г., Абросимова Е. А. Арбитрабельность морских споров с публично-правовым элементом // Вестник Томского государственного университета. 2021. № 463. С. 196-205. DOI: 10.17223/15617793/463/25. EDN: UJEEZS.
27. Елизаров М. В. О средствах мирного урегулирования международных морских споров // Актуальные проблемы права и государства в XXI веке. 2017. Т. 9. № 3. С. 197-201. EDN: ZAELBD.
28. Boyle A. E., Redgwell C. Birnie, Boyle, and Redgwell's international Law and the environment. Oxford University Press, 2021.
29. Roberts J. Marine environment protection and biodiversity conservation: the application and future development of the IMO's particularly sensitive sea area concept. Springer Science & Business Media, 2006.

## Результаты процедуры рецензирования статьи

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

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

Предметом исследования в представленной на рецензирование статье является, как это следует из ее наименования, правовой режим морских пространств и их природных ресурсов в контексте международного строительного контрактного права. Заявленные границы исследования соблюdenы ученым.

Методология исследования раскрыта: "... изучение международных соглашений, в том числе КООНМП и профильных правовых актов, касающихся морских пространств, анализ

материалов Международного трибунала по морскому праву, Международного Суда ООН и арбитражей *ad hoc* Постоянной палаты третейского суда (ППТС), в том числе дел о разграничении морских пространств и защите морской среды. Исследование стандартных контрактов МФИК и их практического применения в морских инфраструктурных проектах. Сравнительно-правовой метод для сопоставления национальных законодательств прибрежных государств с международными нормами. Аналитический обзор научной литературы и статистических данных, посвящённых современным морским строительным проектам".

Актуальность избранной автором темы исследования несомненна и обосновывается им следующим образом: "Глобальное значение морских пространств и их природных ресурсов продолжает возрастать в силу растущего товарооборота и необходимости поддержания устойчивых логистических цепочек. Важную роль в данной сфере играют порты и терминалы, которые обеспечивают бесперебойное функционирование мировой торговли. Реализация морских строительных проектов требует учитывать совокупность технических, инженерных и правовых аспектов, регламентируемых международным морским правом и нормами, закреплёнными в Конвенции ООН по морскому праву (КООНМП). Указанная Конвенция выступает основным документом, устанавливающим правила рационального использования и охраны морских пространств. Наряду с нормами морского права ключевое значение для морских строительных проектов приобретают положения международного строительного контрактного права (МСКП). Принципы и рекомендации Международной федерации инженеров-консультантов (МФИК) формируют прозрачные стандартные условия, регулирующие права и обязанности участников проектов. При этом на первый план выходят экологические обязательства, соответствующие концепции устойчивого развития. Сочетание норм МСКП и принципов КООНМП способствует снижению риска конфликтов между государствами и частными инвесторами, а также обеспечивает защиту морской среды в ходе возведения крупных инфраструктурных объектов". Дополнительно ученому необходимо перечислить фамилии ведущих специалистов, занимавшихся исследованием поднимаемых в статье проблем, а также раскрыть степень их изученности.

Научная новизна работы проявляется в ряде заключений автора: "... даже в спорных акваториях государства не должны прибегать к силовым методам защиты своих претензий, а обязаны искать временные компромиссы по совместному использованию ресурсов"; "... начало разработок до делимитации не влечет ответственности, если государство действовало без намерения нарушить права соседа и не пыталось поставить его перед необратимым фактом"; "Эти решения сформировали принципы, важные для договоров на разработку шельфа: место нахождения ресурсов никогда не учитывается (присутствие нефти как таковой не дает привилегий в установлении линии разграничения) и необходимость учитывать географию, а не инвестиции"; "... международный арбитраж остаётся востребованным механизмом защиты прав частных субъектов даже в отношениях с государствами, обладающими устойчивой правовой системой и высоким уровнем институциональной стабильности"; "Данный кейс является показательным примером того, что действия государства, даже обусловленные соображениями внутренней безопасности, подлежат оценке с точки зрения международных обязательств по защите инвестиций, а резкое изменение условий, включая отзыв налоговых преференций или разрыв долгосрочных контрактов, требует компенсации убытков, если оно нарушает разумные ожидания инвесторов, сформированные на основании заключённых соглашений"; "Указанные дела показали, что наличие международно-правовых механизмов защиты инвестиций не освобождает инвестора от соблюдения договорных обязательств, включая требования о сроках подачи заявок и выполнении обязательного объема вложений. Кроме того, практика

МЦУИС подтвердила готовность трибуналов пресекать злоупотребления процедурными правами и обеспечивать баланс интересов сторон в рамках договорного регулирования недропользования в морских пространствах"; "Рассмотренные кейсы демонстрируют многогранность правового режима морских пространств, особенно когда в игру вступают крупные строительные и ресурсные проекты. С одной стороны, споры о делимитации и суверенитете (Гайана/Суринам, Гана/Кот-д'Ивуар, Филиппины/Китай, Чагос и др.) формируют «каркас» – правила того, кто и где может строить и добывать. Эти решения опираются на нормы КООНМП и устанавливают пределы односторонних действий государств в ожидании окончательных соглашений. С другой стороны, инвестиционные арбитражи (Ampal v. Egypt, Mobil v. Canada, RSM, Tidewater и др.) заполнили «прикладные» пробелы, уточнив ответственность государств перед частными партнерами за изменения правил игры, экспроприации или срыв проектов. Благодаря им сложилась практика применения норм международного публичного права (договоров об инвестициях, принципов обращения с иностранными инвесторами) в контексте морских инфраструктурных контрактов" и др. Таким образом, статья вносит определенный вклад в развитие отечественной правовой науки и, безусловно, заслуживает внимания потенциальных читателей.

Научный стиль исследования выдержан автором в полной мере.

Структура работы логична. Во вводной части статьи ученый обосновывает актуальность избранной им темы исследования, определяет его объект, предмет, цель, задачи, методологию. В основной части работы автор осуществляет комплексный анализ правового режима морских пространств и природных ресурсов в контексте МСКП с учётом современных экологических требований и практики разрешения международных споров. В заключительной части работы содержатся выводы по результатам проведенного исследования.

Содержание статьи соответствует ее наименованию и не вызывает особых нареканий. Однако оно не лишено небольших недостатков формального характера.

Так, автор пишет: "В исследованиях О. Н. Серегиной [24], указывается на сложность унификации положений КООНМП при их имплементации в национальное законодательство, что обусловлено различиями в правоприменении" - первая запятая является лишней.

Ученый отмечает: "Исследования М. И. Гараева [25] отмечают, что решения Суда закладывают фундаментальные принципы справедливого распределения морских пространств" - "В исследованиях М. И. Гараева [25] отмечается..." (см. на стилистику).

Таким образом, статья нуждается в дополнительном вычитывании - в ней встречаются пунктуационные и стилистические погрешности.

Библиография исследования представлена 29 источниками (монографиями, научными статьями, учебным пособием, аналитическими и эмпирическими материалами, международными документами), в том числе на английском языке. С формальной и фактической точек зрения этого достаточно. Автору удалось раскрыть тему исследования с необходимой полнотой и глубиной.

Апелляция к оппонентам имеется, но носит общий характер в силу направленности исследования. Научная дискуссия ведется автором корректно. Положения работы аргументированы в должной степени и проиллюстрированы примерами.

Выводы по результатам проведенного исследования имеются ("Полученные данные подтверждают, что совокупность норм КООНМП и МСКП создаёт стабильный юридический режим для реализации инфраструктурных проектов в море. Участникам строительства необходимо чётко следовать стандартам МФИК, закрепляя в договорах механизмы экологического контроля и порядок взаимодействия сторон. Результатом подобного правового регулирования становится поиск баланса между экономическими и

природоохранными интересами, укрепление взаимного доверия и предотвращение конфликтов при освоении морских пространств. В ходе исследования подтверждено, что полноценное соблюдение норм КООНМП и механизмов международного строительного контрактного права в морских инфраструктурных проектах создаёт правовую предсказуемость, снижает вероятность спорных ситуаций и улучшает экологическую обстановку. Анализ пяти крупнейших проектов в 2023 году показывает, что прямое включение экологических клаузул и принципов устойчивого развития в контракты помогает защитить морские экосистемы и согласовать интересы прибрежных государств и международных инвесторов. Судебная и арбитражная практика подчеркивает, что государствам не следует односторонне менять лицензионные условия или прибегать к силовым методам в спорных акваториях, поскольку подобные действия становятся поводом для инвестиционных исков и могут приводить к международно-правовой ответственности. Кроме того, ключевым фактором снижения конфликтов выступает прозрачное распределение рисков и обязательств в контрактах, разработанных по стандартам МФИК. Эти стандарты позволяют чётко закреплять требования к экологической оценке проектов и к защите окружающей среды, а также механизмы компенсации в случае непредвиденных последствий. Практическая реализация принципов устойчивого развития приобретает статус одного из доминирующих критериев для международной правовой оценки морских строительных проектов. Полученные результаты подтверждают исходную гипотезу о том, что сочетание норм КООНМП и МСКП способствует гармоничному использованию морских пространств и рациональному управлению природными ресурсами, позволяя эффективно регулировать новые вызовы — от экологических до инвестиционных. Закрепление международных экологических норм и обязательств в строительных контрактах формирует более ответственный подход к освоению шельфа, развитию портовой инфраструктуры и иных объектов в морской зоне. Это даёт основания полагать, что дальнейшая интеграция устойчивых механизмов в международное морское право будет укреплять гарантии защиты как государства, так и инвесторов, обеспечивая стабильное и безопасное развитие морских проектов"), обладают свойствами достоверности, обоснованности и, несомненно, заслуживают внимания научного сообщества.

Интерес читательской аудитории к представленной на рецензирование статье может быть проявлен прежде всего со стороны специалистов в сфере международного права при условии ее небольшой доработки: дополнительном обосновании актуальности темы исследования (в рамках сделанного замечания) и устранении нарушений в оформлении работы.