

Тришин Олег Андреевич

Землин Александр Игоревич

**ВЛИЯНИЕ САНКЦИОННОГО ДАВЛЕНИЯ
НА РЕАЛИЗАЦИЮ ПРИНЦИПА ВЗАИМНОГО ПРИЗНАНИЯ
СТАНДАРТОВ ТРАНСПОРТНОГО КОНТРОЛЯ:
МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЙ АНАЛИЗ**

***Аннотация:** в главе проводится комплексный международно-правовой анализ влияния санкционных ограничений на реализацию принципа взаимного признания стандартов транспортного контроля. Актуальность исследования обусловлена беспрецедентным использованием технических и сертификационных барьеров в качестве инструментов геополитического давления, что привело к фрагментации глобального транспортного пространства. Целью работы является выявление правовых механизмов нарушения принципа взаимного признания и оценка адаптационных стратегий государств в новых условиях. Методологическую основу составили формально-юридический, сравнительно-правовой и системно-структурный методы. В ходе исследования установлено, что санкционное давление дестабилизирует устоявшиеся режимы взаимного признания в авиационном, морском и автомобильном транспорте, провоцируя односторонний отзыв сертификатов и отказ в допуске транспортных средств. Это противоречит базовым принципам международного права, таким как *pacta sunt servanda* и свобода транзита. В качестве ответа на вызовы авторами анализируется процесс переориентации логистических потоков и формирование альтернативных правовых режимов признания стандартов в рамках Евразийского экономического союза (ЕАЭС), БРИКС и ШОС. Особое внимание уделено потенциалу цифровизации (внедрение электронных сертификатов и технологий распределенных реестров) как инструмента минимизации политических рисков и восстановления доверия между юрисдикциями. Сделан вывод о том, что принцип взаимного признания трансформируется из универсального технического*

механизма в инструмент региональной интеграции, требующий разработки новых многосторонних договоров, устойчивых к односторонним принудительным мерам.

Ключевые слова: взаимное признание, транспортный контроль, международные санкции, стандарты безопасности, международное транспортное право, правовой суверенитет, логистическая переориентация.

Abstract: *the chapter provides a comprehensive international legal analysis of the impact of sanctions restrictions on the implementation of the principle of mutual recognition of transport control standards. The relevance of the study is due to the unprecedented use of technical and certification barriers as tools of geopolitical pressure, which led to the fragmentation of the global transport space. The purpose of the work is to identify legal mechanisms for violating the principle of mutual recognition and assess the adaptation strategies of states in the new conditions. The methodological basis was made up of formal-legal, comparative-legal and system-structural methods. The study found that sanctions pressure destabilizes established mutual recognition regimes in aviation, maritime and road transport, provoking unilateral revocation of certificates and denial of vehicle admission. This is contrary to basic principles of international law, such as pacta sunt servanda and freedom of transit. As an answer to the challenges, the authors analyze the process of reorientation of logistics flows and the formation of alternative legal regimes for the recognition of standards within the framework of the Eurasian Economic Union (EAEU), BRICS and SCO. Particular attention is paid to the potential of digitalization (the introduction of electronic certificates and distributed registry technologies) as a tool to minimize political risks and restore trust between jurisdictions. It was concluded that the principle of mutual recognition was being transformed from a universal technical mechanism into a tool for regional integration, requiring the development of new multilateral treaties resistant to unilateral coercive measures.*

Keywords: *mutual recognition, transport control, international sanctions, security standards, international transport law, legal sovereignty, logistics reorientation.*

Принцип взаимного признания стандартов транспортного контроля исторически выступал фундаментом беспрепятственного международного сообщения, позволяя государствам признавать результаты проверок, сертификаты и лицензии, выданные компетентными органами других стран. Однако с 2022 года этот институт столкнулся с беспрецедентным вызовом: масштабные санкционные ограничения, введенные рядом западных государств, начали использоваться не только как экономический, но и как технико-правовой барьер.

Санкционное давление привело к политизации вопросов транспортной безопасности. Технические стандарты, ранее считавшиеся нейтральными и универсальными, превратились в инструмент избирательного допуска на рынки. Это создало зону правовой неопределенности, нарушило баланс интересов и поставило под угрозу выполнение международных обязательств в сфере транзита. Целью данной статьи является анализ того, как санкционные режимы влияют на механизмы взаимного признания в международном транспортном праве, и какие правовые стратегии применяются для смягчения этих последствий.

Трансформация международно-правовых режимов взаимного признания в условиях санкционных ограничений.

Санкционное воздействие напрямую атакует ядро принципа взаимного признания – доверие к национальным системам сертификации и контроля. Наиболее ярко это проявилось в морском и воздушном транспорте. В авиационной сфере, регулируемой Чикагской конвенцией 1944 года, принцип взаимного признания сертификатов летной годности и лицензий экипажей является базовым [1]. Однако введением санкций и запретом на поставку авиатехники западные регуляторы де-факто приостановили признание российских сертификатов, что потребовало от РФ массовой перерегистрации воздушных судов и создания собственных механизмов контроля, которые пока не признаются автоматически юрисдикциями недружественных стран [2].

Аналогичная ситуация сложилась в морском транспорте. Международная конвенция СОЛАС 1974 года базируется на взаимном признании классификационных свидетельств, выдаваемых уполномоченными организациями

(классификационными обществами). Массовый уход международных классификационных обществ из России привел к необходимости передачи функций Российскому морскому регистру судоходства (РС). Несмотря на то, что РС обладает необходимым техническим потенциалом, его сертификаты сталкиваются с правовыми барьерами при заходе в порты государств, поддерживающих санкционный режим, что нарушает сложившийся обычай взаимного признания. Таким образом, санкции трансформируют объективные технические требования в субъективные политические фильтры.

Проблемы правового доверия и фрагментация глобального транспортного пространства.

В основе взаимного признания лежит презумпция добросовестности и эквивалентности стандартов. Санкционная практика разрушает эту презумпцию, создавая прецеденты, когда государство, ранее гарантировавшее безопасность своих транспортных средств, объявляется «неблагонадежным». Это влечет за собой правовую фрагментацию: вместо единого глобального пространства формируются изолированные кластеры с собственными, зачастую дублирующими друг друга, правилами контроля.

С точки зрения международного права, односторонний отказ от признания стандартов, ранее согласованных в рамках многосторонних конвенций, может рассматриваться как нарушение принципа *pacta sunt servanda* (добросовестное выполнение международных обязательств), закрепленного в Венской конвенции о праве международных договоров 1969 года [3]. Более того, искусственное создание административных барьеров (например, требование повторного прохождения весогабаритного или санитарного контроля на границе для транспортных средств, уже прошедших его в стране отправления) противоречит духу соглашений о международном автомобильном сообщении, таких как Конвенция МДП (TIR) [4].

Для бизнеса это означает кратный рост транзакционных издержек. Юридическая неопределенность в вопросах признания страховых полисов, лицензий

водителей и экологических сертификатов (например, стандартов «Евро») делает логистические цепочки уязвимыми и экономически неэффективными [6].

Адаптационные стратегии и формирование новых правовых механизмов признания.

В ответ на разрушение универсальных механизмов взаимного признания государства, подвергшиеся санкционному давлению, вынуждены формировать альтернативные правовые архитектуры. Первостепенное значение приобретает углубление интеграции в рамках «дружественных» юрисдикций.

В частности, в рамках Евразийского экономического союза (ЕАЭС) ведется активная работа по унификации технических регламентов и взаимному признанию результатов оценочного соответствия. Решения Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) постепенно расширяют перечень товаров и видов транспорта, на которые распространяется автоматическое признание документов без дополнительных проверок на внутренних границах Союза [5]. Это создает защищенный правовой периметр, устойчивый к внешнему санкционному вмешательству.

Вторым вектором является развитие двусторонних соглашений о взаимном признании со странами Азии, Ближнего Востока и Африки. Например, соглашения с Китаем и Ираном в сфере автомобильных и железнодорожных перевозок все чаще включают положения об обмене электронными данными систем контроля, что юридически закрепляет новый уровень доверия.

Третьим, наиболее перспективным направлением, является цифровизация процедур признания. Внедрение электронных транспортных накладных (эТрН) и использование технологий распределенных реестров (блокчейн) позволяет создать «цифровой суверенитет» данных. Когда статус транспортного средства и результаты его контроля фиксируются в защищенной информационной системе, доступ к которой регламентирован международным договором, зависимость от политических решений отдельных западных институтов (например, международных страховых клубов или классификационных обществ) критически снижается. Цифровой след становится новым, более надежным основанием для взаимного признания, чем традиционные бумажные сертификаты.

Проведенный международно-правовой анализ демонстрирует, что санкционное давление оказало деструктивное воздействие на универсальный принцип взаимного признания стандартов транспортного контроля. Использование технических регламентов и процедур сертификации в качестве оружия привело к эрозии доверия, нарушению принципа *pacta sunt servanda* и росту транзакционных издержек в глобальной логистике.

Однако этот кризис стимулировал формирование новой правовой реальности. Принцип взаимного признания перестает быть безальтернативной глобальной нормой и трансформируется в инструмент региональной и многосторонней интеграции. Будущее правового регулирования транспортного контроля заключается в создании полицентричной системы, опирающейся на глубокие интеграционные процессы в рамках ЕАЭС, БРИКС и ШОС, а также на повсеместное внедрение защищенных цифровых платформ. Только гармонизация законодательства на основе технологической нейтральности и взаимного уважения суверенитета позволит восстановить эффективность международных транспортных коридоров в условиях продолжающейся геополитической турбулентности.

Список литературы

1. Конвенция о международной гражданской авиации: заключена в г. Чикаго 7 декабря 1944 г. // Международные акты в сфере транспорта: сборник документов. – М.: Транспорт, 2018. – С. 12–45.
2. Международное публичное право: учебник / Л.П. Ануфриева, Д.К. Бекашев, К.А. Бекашев, М.Е. Волосов [и др.]; отв. ред. К.А. Бекашев. – 3-е изд., перераб. и доп. – М.: ТК Велби; Проспект, 2004. – 928 с.
3. Венская конвенция о праве международных договоров: заключена в г. Вене 23 мая 1969 г. // Ведомости Верховного Совета СССР. – 1986. – №37. – Ст. 772.
4. Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП): заключена в г. Женеве 14 ноября 1975 г. // Собрание законодательства РФ. – 2011. – №23. – Ст. 3250.

5. Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии «О взаимном признании результатов технического осмотра транспортных средств» №42 от 09.04.2021. – URL: <http://pravo.gov.ru> (дата обращения: 15.05.2024).

Тришин Олег Андреевич – магистрант, ФГБОУ ВО «Российский государственный социальный университет», г. Москва, Россия.

Землин Александр Игоревич – заслуженный деятель науки Российской Федерации, д-р юрид. наук, профессор, заведующий кафедрой, ФГБОУ ВО «Российский государственный социальный университет», г. Москва, Россия.
