

DOI: 10.17803/1729-5920.2026.231.2.157-165

**В. А. Канашевский**

Московский государственный юридический  
университет имени О.Е. Кутафина (МГЮА)  
г. Москва, Российская Федерация

## Преодоление запретов и ограничений, принятых недружественными странами, в международном частном морском праве

**Резюме.** Антироссийские «санкции» повлекли за собой необходимость использования российскими субъектами предпринимательской деятельности офшорных компаний для организации морских перевозок и продажи нефтепродуктов. С точки зрения международного частного права данные действия можно квалифицировать в качестве частного случая обхода закона. В недружественных странах обход антироссийских «санкций» рассматривается как попытка обойти сверхимперативные нормы (преобладающие императивные положения). Понятие теневого флота не имеет четкого нормативного определения, хотя и используется в «санкционных» актах недружественных стран. Отсутствие дефиниции способствует злоупотреблениям иностранных регуляторов в отношении судов, контролируемых российскими лицами. Для преодоления незаконных «санкционных» ограничений в области международных расчетов при морских перевозках и реализации грузов российские лица вынуждены использовать многоуровневую структуру владения морскими судами через зарубежные юрисдикции и новые инструменты платежа, полностью или частично подчиненные иностранному правопорядку. Вследствие масштабных «санкций» теория обхода закона в международном частном праве получила богатый эмпирический материал, который нуждается в серьезном теоретическом осмыслении.

**Ключевые слова:** обход закона; сверхимперативные нормы; теневой флот; офшорные компании; бенефициары; санкции; недружественные страны; криптовалюты; морское страхование; иностранные страховщики

**Для цитирования:** Канашевский В. А. Преодоление запретов и ограничений, принятых недружественными странами, в международном частном морском праве. *Lex russica*. 2026. Т. 79. № 2. С. 157–165. DOI: 10.17803/1729-5920.2026.231.2.157-165

### Overcoming Prohibitions and Restrictions Imposed by «Unfriendly» Countries in Private International Maritime Law

**Vladimir A. Kanashevsky**

Kutafin Moscow State Law University (MSAL)  
Moscow, Russian Federation

**Abstract.** The anti-Russian «sanctions» have led to the need for Russian business entities to use offshore companies to organize maritime transportation and the sale of petroleum products. From the point of view of private international law, these actions can be qualified as a special case of circumvention of law. In unfriendly countries, circumvention of anti-Russian «sanctions» is seen as an attempt to circumvent overriding mandatory rules (prevailing imperative provisions). The concept of the «shadow» fleet lacks a clear statutory definition, despite being referenced in the

© Канашевский В. А., 2026

«sanctions» acts of unfriendly countries. The absence of a definition facilitates abuses by foreign regulators against vessels controlled by Russian entities. To overcome illegal «sanction» restrictions in international settlements for maritime transportation and cargo sales, Russian entities are forced to utilize multi-layered ownership structures for vessels through foreign jurisdictions and new payment instruments, which are wholly or partially subject to foreign legal systems. Due to the large-scale «sanctions», the theory of circumvention of law in private international law has acquired substantial empirical material that requires serious theoretical analysis.

**Keywords:** circumvention of law; overriding mandatory rules; shadow fleet; offshore companies; beneficiaries; sanctions; unfriendly countries; cryptocurrencies; marine insurance; foreign insurers

**Cite as:** Kanashevsky VA. Overcoming Prohibitions and Restrictions Imposed by «Unfriendly» Countries in Private International Maritime Law. *Lex russica*. 2026;79(2):157-165. (In Russ.). DOI: 10.17803/1729-5920.2026.231.2.157-165

Обход закона в международном частном праве (фр. fraude à la loi) — это ситуация, когда стороны, желая уклониться от применения неудобной, с их точки зрения, нормы национального закона, своими действиями создают фактический состав, при котором применимым к отношению будет избрано право другого государства, содержащее более благоприятные для сторон нормы.

К случаям обхода закона относятся ситуации учреждения компаний в офшорных юрисдикциях в целях исключения или минимизации налогообложения, создания более благоприятной структуры управления компаниями группы (холдинговой структуры), управления российскими активами, подчинения соглашений иностранному праву и иностранной юрисдикции в силу введения в них «иностранного элемента» и т.п. Аналогичным образом учреждение за рубежом трастов помогает избежать («обойти») применение национального семейного и наследственного законодательства, содержащего императивные предписания о разделе совместно нажитого имущества и определяющего обязательную долю в наследовании для несовершеннолетних детей, нетрудоспособных иждивенцев и т.п.

С формально-юридической точки зрения такие действия нельзя назвать противозаконными, если они не запрещены правом соответствующей страны. Если законодательство государства позволяет сторонам подчинять свои отношения правопорядку другого государства или иным образом избегать применения своего национального закона, последствия таких действий не могут считаться противозаконными. Коллизионная норма должна действовать даже тогда, когда обстоятельства для ее при-

менения созданы искусственно в целях обхода того или иного национального закона.

Масштабные «санкции», точнее — односторонние принудительные меры недружественных государств против России, побудили отечественных физических и юридических лиц к обходу европейских и американских запретов и ограничений. За рубежом, в недружественных государствах, созданы рабочие группы и проведены специальные исследования, в которых выявлены и систематизированы различные варианты обхода санкций. Так, выделяются следующие типичные способы обхода санкций: а) использование членов семьи и близких друзей для осуществления контроля и доступа к активам; б) вложение средств в объекты недвижимости; в) использование сложных структур владения для сокрытия личности собственника; г) указание неверной коммерческой информации и искусственная привязка к юрисдикции третьих стран для содействия поставке товаров в Россию<sup>1</sup>.

Исследователи отмечают, что российские олигархи для обхода санкций используют офшорные компании, трасты и их аналоги для сокрытия своих связей с приобретаемыми за рубежом активами. Содействие в таком сокрытии оказывают учредители трастов, их протекторы, доверительные управляющие, бенефициары, а также родственники, друзья и доверенные лица. Такие трастовые структуры, как правило, создаются в офшорных безналоговых юрисдикциях. Для обхода санкций часто используются посредники — юристы, бухгалтеры и трастовые управляющие<sup>2</sup>.

С точки зрения международного частного права данные действия являются не чем иным, как способами обхода закона, то есть целе-

<sup>1</sup> Global Advisory on Russian Sanctions Evasion Issued Jointly by the Multilateral REPO Task Force March 9, 2023 // URL: [https://finance.ec.europa.eu/document/download/2de6dab4-a754-49f5-ba92-43a48888c1b7\\_en](https://finance.ec.europa.eu/document/download/2de6dab4-a754-49f5-ba92-43a48888c1b7_en). P. 1 (дата обращения: 01.11.2025).

<sup>2</sup> Global Advisory on Russian Sanctions Evasion Issued Jointly by the Multilateral REPO Task Force March 9, 2023. P. 2–3.

направленным созданием заинтересованной стороной или сторонами связующего состава, для того чтобы избежать применения права, обычно применимого в данной ситуации<sup>3</sup>.

Стоит отметить, что некоторые страны запрещают обход закона в международном частном праве. Например, согласно ст. 21 Гражданского кодекса Кабо-Верде «при применении коллизионных норм не учитываются фактические и юридические ситуации, созданные с обманным намерением обойти применение того закона, который в других обстоятельствах являлся бы компетентным»<sup>4</sup>. Обход закона запрещен законодательством Казахстана (ст. 1088 ГК)<sup>5</sup>, Кыргызстана (ст. 1171 ГК)<sup>6</sup>, которые заимствовали соответствующие нормы из ст. 1198 Модельного гражданского кодекса для стран СНГ.

Тем не менее обход закона как таковой большинством правовых систем прямо не запрещен. В частности, ни законодательство РФ (часть III ГК РФ), ни законодательство КНР<sup>7</sup> не содержат норм, запрещающих обход закона в международном частном праве. Считается, что если коллизионная норма позволяет создавать фактический состав, который ведет к применению благоприятного права, то результат таких действий должен быть признан.

Обход антироссийских санкционных запретов может быть расценен по-разному в России и недружественных государствах, поддерживающих данные запреты. За рубежом санкции зачастую рассматриваются в качестве сверхимперативных норм или «преобладающих императивных норм» (англ. *overriding mandatory provisions*), определение которых содержится в ст. 9 Регламента ЕС о праве, применимом к договорным обязательствам, 2008 г. (Рим I)<sup>8</sup>.

Российские суды не должны признавать за санкционными ограничениями эффекта сверхимперативных норм третьих стран согласно п. 2

ст. 1192 ГК РФ по трем причинам. Во-первых, санкционные ограничения носят выраженный публично-правовой характер, не являются по своей сути частноправовыми нормами. Во-вторых, «санкции» являются дискриминационными, поскольку в абсолютном своем большинстве приняты только в отношении российских лиц. В-третьих, «санкции» являются незаконными, поскольку противоречат международному праву — они приняты за рамками Совета Безопасности ООН.

С точки зрения российского права обход санкционных ограничений как частный случай обхода закона в международном частном праве вполне допустим. Одним из наиболее распространенных способов обхода закона является использование офшорных компаний в целях регистрации на них морских судов для перевозки грузов в обход антироссийских «санкций».

Использование офшорных компаний в торговом мореплавании всегда было распространенной практикой. Около 100 тыс. торговых судов обеспечивают 95 % всей мировой торговли<sup>9</sup>. В торговом мореплавании используются два вида договора фрахтования судов — бербоут-чартер (договор фрахтования судна без экипажа) и тайм-чартер (договор фрахтования судна с экипажем). Предметом бербоут- и тайм-чартера является предоставление в аренду всего судна или его части на срок, а не на рейс, как в рейсовом чартере<sup>10</sup>. Российские судоходные компании зачастую фрахтуют суда у иностранных компаний по бербоут-чартеру и сдают их другим иностранным компаниям со своим экипажем в тайм-чартер. Нередко морские суда «заводятся под удобный флаг», то есть регистрируются на офшорные компании в офшорных юрисдикциях (по формуле «одна компания — одно судно»). Такая модель имеет следующие основные преимущества. Во-пер-

<sup>3</sup> *Chu Y. Research on Evasion of law in Private International Law // BCP Social Sciences & Humanities, 2023. Vol. 21. P. 745. URL: <https://bcpublication.org/index.php/SSH/article/download/3811/3719/3688> (дата обращения: 01.11.2025).*

<sup>4</sup> *Международное частное право : сборник национальных кодификаций / сост. и ред. В. Плеханов. М., 2021. С. 354.*  
См. также ст. 19 ГК Макао.

<sup>5</sup> *Международное частное право : сборник национальных кодификаций. С. 363.*

<sup>6</sup> *Международное частное право : сборник национальных кодификаций. С. 408.*

<sup>7</sup> *Chu Y. Op. cit. P. 748.*

<sup>8</sup> *Szabados T. Economic Sanctions in EU Private International Law. Oxford : Hart Publishing, 2019. P. 36.*

<sup>9</sup> *См.: Урри Дж. Офшоры. М. : Дело, 2017. С. 233.*

<sup>10</sup> *См.: Холопов К. В. Международное частное транспортное право. Анализ норм международного и российского транспортного права : учеб. пособие. М. : Статут, 2010. С. 95.*

вых, снижение размера ежегодных регистрационных платежей и прочих сборов. Во-вторых, простота продажи судна другому лицу: с передачей акций офшорной компании новому собственнику переходят права и на актив компании — судно. Дополнительный плюс — отсутствие налогообложения во многих офшорных юрисдикциях при совершении сделок купли-продажи акций офшорной компании.

Как пишет Дж. Урри, крупнейшие из таких офшорных мест регистрации, или регистров удобных флагов, — Панама, Либерия и Маршалловы острова, где зарегистрированы 2/5 всех судов. Суды под такими флагами на самом деле не имеют национальности и почти буквально находятся «вне любых берегов», то есть в офшоре. Регистрация под удобным флагом обычно дешева, быстра (иногда в течение 24 часов), не облагается налогами и почти не регулируется. Члены экипажа нередко малоквалифицированы, их труд не охраняется должным образом. Такие суда часто терпят бедствия из-за несоблюдения требований безопасности к конструкции судов<sup>11</sup>. «В общем, складываются очень сложные схемы прав собственности на судно, намеренно создаваемые для ухода от исполнения обязательств, налагаемых на собственника, от установленных законом проверок, от необходимости обеспечивать достойные условия труда и платить положенные налоги»<sup>12</sup>.

По данным Конференции ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД), 73 % мирового нацио-

нального тоннажа плавают под иностранным флагом<sup>13</sup>. В частности, в 2022 г. самый современный флот и самые крупные суда России работали под иностранными флагами, их дедвейт<sup>14</sup> составлял 61,5 % от общероссийского<sup>15</sup>. По данным Единой государственной системы информации об обстановке в Мировом океане, в 2015 г. из контролируемых Российской Федерацией судов под российским флагом находилось 1 110 судов дедвейтом 5 989,4 млн т, а под иностранным флагом — 277 судов дедвейтом 14 279,9 млн т<sup>16</sup>. Иностранцами являются главным образом флаги офшорных юрисдикций.

В связи с необходимостью перевода судов, зарегистрированных в морских регистрах офшорных юрисдикций, под российскую юрисдикцию в России был принят закон<sup>17</sup>, на основании которого был создан Российский открытый реестр судов. В него включаются используемые в коммерческих целях суда, в том числе маломерные, при условии эксплуатации этих судов лицом, зарегистрированным в качестве участника Специального административного района (САР) в соответствии с Федеральным законом от 03.08.2018 № 291-ФЗ «О специальных административных районах на территориях Калининградской области и Приморского края», а также маломерные суда, используемые в некоммерческих целях, спортивные парусные и прогулочные суда<sup>18</sup>. Это позволяет в минимальные сроки зарегистрировать объект и получить право использовать российский флаг. Государственная регистрация судов в Российском открытом

<sup>11</sup> См.: Урри Дж. Указ. соч. С. 60, 234, 235.

<sup>12</sup> Урри Дж. Указ. соч. С. 236.

<sup>13</sup> См.: Санторик С. Е. Деофшоризация российского судоходного бизнеса. Риски и перспективы для торгового флота // URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/deoffshorizatsiya-rossiyskogo-sudohodnogo-biznesa-riski-i-perspektivy-dlya-torgovogo-flota> (дата обращения: 02.11.2025).

<sup>14</sup> Дедвейт (англ. deadweight — «мертвый вес») — масса полезного груза, т.е. максимальное количество груза, топлива, воды, провизии, пассажиров и команды с багажом, которое может перевозить торговое судно без ущерба для безопасности и остойчивости.

<sup>15</sup> Тенишев А. Как нам прорвать транспортную блокаду // URL: <https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2022/05/05/920928-prorvat-transportnuyu-blokadu> (дата обращения: 02.11.2025) ; Макеев Н. Россия создает теневой танкерный флот для обхода нефтяных санкций // URL: <https://www.mk.ru/economics/2022/10/25/Rossiya-sozdaet-tenevoy-tankernyy-flot-dlya-obkhoda-neftyanykh-sankciy.html> (дата обращения: 01.11.2025).

<sup>16</sup> Санторик С. Е. Указ. соч.

<sup>17</sup> Федеральный закон от 03.08.2018 № 296-ФЗ (ред. от 27.12.2018) «О внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания РФ в части создания Российского открытого реестра судов в связи с принятием Федерального закона “О международных компаниях” и Федерального закона “О специальных административных районах на территориях Калининградской области и Приморского края”» // СЗ РФ. 2018. № 32 (ч. I). Ст. 5089.

<sup>18</sup> П. 9 ст. 33 Кодекса торгового мореплавания РФ 1999 г. (в ред. 2025 г.) // СЗ РФ. 1999. № 18. Ст. 2207.

реестре судов производится в морском порту Калининград либо морском порту Владивосток. При этом предъявление судна капитану морского порта и ввоз судна на территорию России не требуются<sup>19</sup>. Внесенные в этот реестр суда вправе плавать под Государственным флагом РФ.

С 2020 г. суда, зарегистрированные в Российском открытом реестре судов лицами — участниками САР, освобождены от транспортного налога. Кроме того, освобожден от НДС ввоз в Россию таких судов, введены пониженные тарифы страховых взносов для плательщиков, получивших статус участника САР, в отношении выплат (вознаграждений) членам экипажей судов<sup>20</sup>.

В октябре 2022 г. ЕС и G7 установили потолок на цену российской нефти в 60 долл. за баррель. Компании из стран ЕС и G7 не могли оказывать услуги по перевозке, страхованию, агентированию и техническому обслуживанию судов, если стоимость перевозимой российской нефти и нефтепродуктов превышала это значение<sup>21</sup>. Страны ЕС и G7 запрещают подсанкционным судам заходить в порты данных стран, а местным компаниям запрещено с ними взаимодействовать. Для обхода запрета российские компании закупили множество старых нефтеналивных танкеров; большинство из них плавают под флагами офшорных юрисдикций, но контролируются российскими лицами, заинтересованными в доставке нефти в Китай, Индию, Турцию и другие невраждебные страны.

17-й пакет санкций ЕС против России, принятый в мае 2025 г., затрагивает 200 судов теневого флота, контролируемых российскими лицами<sup>22</sup>. 18-й пакет санкций, принятый в июле 2025 г., снизил ценовой порог на торговлю российской нефтью до 46,7 долл. за баррель и распространил действие санкций еще на 77 судов

теневого флота. 19-й пакет санкций, принятый в октябре 2025 г., включил в список 117 судов, в результате общее число подсанкционных судов теневого флота составляет более 500.

США также приняли санкции против 183 танкеров, которые рассматриваются как часть российского теневого флота. Помимо судов с российской регистрацией, в санкционные списки США включены суда, контролируемые «Совкомфлотом», зарегистрированные в офшорных юрисдикциях, таких как Панама, Габон и Барбадос. США, вслед за Великобританией, внесли в санкционные списки и двух главных российских морских страховщиков — «Ингосстрах» и «Альфа-страхование»<sup>23</sup>. Таким образом, офшорные компании активно используются для обхода санкций, помогая скрыть страну происхождения нефти и истинную национальность владельцев судов.

Понятие «теневой флот» (shadow fleet) активно используется в зарубежной литературе наряду с двумя другими: dark fleet (темный флот) и grey fleet (серый флот). Международная морская организация (ИМО) в резолюции от 06.12.2023, которая носит рекомендательный характер, дала следующее определение темного (теневого) флота: темный флот (dark fleet) или серый флот (grey fleet) означают суда, вовлеченные в незаконные операции, совершаемые с целью обхода санкций, а также уклонения от выполнения требований к безопасности мореплавания, охране окружающей среды и несения расходов по страхованию, и вовлеченные в другие виды незаконной деятельности, включая умышленное выключение систем для обнаружения судна и его автоматической идентификации или сокрытие реальной личности судна, когда не существует легитимной цели для таких действий<sup>24</sup>.

<sup>19</sup> П. 11 ст. 33 Кодекса торгового мореплавания РФ.

<sup>20</sup> Федеральный закон от 29.09.2019 № 324-ФЗ «О внесении изменений в статью 24.2 части первой и часть вторую НК РФ» // СЗ РФ. 2019. № 39. Ст. 5374.

<sup>21</sup> Briefing. European Parliament. Russia's «shadow fleet»: Bringing the threat to light. P. 1 // URL: [www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2024/766242/EPRS\\_BRI\(2024\)766242\\_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2024/766242/EPRS_BRI(2024)766242_EN.pdf) (дата обращения: 05.11.2025).

<sup>22</sup> Council of the EU. Press release 20 May 2025 // URL: <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2025/05/20/russia-s-war-of-aggression-against-ukraine-eu-agrees-17th-package-of-sanctions/> (дата обращения: 05.11.2025).

<sup>23</sup> US Department of the Treasury. Press releases. Treasury Intensifies Sanctions Against Russia by Targeting Russia's Oil Production and Exports // URL: <https://home.treasury.gov/news/press-releases/jy2777> (дата обращения: 06.11.2025).

<sup>24</sup> Resolution A.1192(33) Adopted on 6 December 2023 (Agenda item 13) Urging Member States and All Relevant Stakeholders to Promote Actions to Prevent Illegal Operations in the Maritime Sector by the

Иранский опыт обхода нефтяных санкций свидетельствует о целом арсенале средств: хранение нефти в танкерах в открытом море в поисках покупателей, изменение имен судов и их перерегистрация, отключение системы идентификации судов, перегрузка нефти в открытом море с судна на судно<sup>25</sup>.

Как отмечают зарубежные источники, российская практика использования теневого флота сфокусирована на трех типах действий:

1) перевод судов, которые ранее управлялись российскими компаниями, под управление иностранными компаниями. Например, 90 % танкеров, которыми владел «Совкомфлот», были переданы компаниям, зарегистрированным в ОАЭ и других юрисдикциях;

2) покупка судов старше 15 лет, которые не подлежат страхованию в клубах P&I<sup>26</sup>;

3) приобретение судов старше 20 лет. Такие суда имеют небольшую стоимость, и их владельцы могут легко отказаться от них, чтобы не нести ответственность за нарушение санкционного режима или вред окружающей среде. Многие суда теневого флота для перевозки российской нефти используют удобные флаги таких офшорных юрисдикций, как Острова Кука, Габон, Либерия, Мальта, Маршалловы Острова, Панама. Используя эти флаги, суда претендуют на то, чтобы их не ассоциировали с Россией, превращая процесс доказывания российского происхождения нефти в трудновыполнимую задачу. Эта задача еще более усложняется регулярной сменой судном своего флага<sup>27</sup>.

Структура владения судами во многих случаях является многоуровневой, что позволяет

скрыть фигуры конечных бенефициаров судов и грузов, претендующих на то, что они являются законопослушными лицами, не находящимися под санкциями. Что касается страхования, то такие суда приобретают его у компаний из третьих стран, которые не связаны санкционной повесткой<sup>28</sup>. Для обхода санкций суда теневого флота, контролируемые российскими лицами, используют перегрузку нефти на другие суда в открытом море, смешение российской нефти с иностранной, блокировку транспондеров и систем автоматической идентификации судна<sup>29</sup>. В качестве дополнительных мер для обхода санкций используется также смена флага, имени, собственника или оператора<sup>30</sup>.

В зарубежных исследованиях отдельно отмечается, что вызывает сомнение адекватность страхования российского теневого флота, как и то обстоятельство, что российские страховщики будут производить хоть какие-то страховые выплаты в пользу государств, принявших антироссийские санкции<sup>31</sup>.

Традиционно рынок морского страхования контролируется английской корпорацией «Ллойд», чья деятельность регулируется Законом о Ллоиде 1982 г. (The Lloyd's Act)<sup>32</sup>. Большую известность и практическое применение на мировом рынке страхования получили Условия страхования грузов (Institute Cargo Clauses), разработанные основанным в 1884 г. Объединением лондонских страховщиков (Institute of London Underwriters). В настоящее время действует редакция Оговорок 2009 г., которая заменила прежнюю редакцию 1982 г.<sup>33</sup> Оговорки о страховании грузов делятся на три категории —

«Dark Fleet» or «Shadow Fleet» // URL: [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.1192\(33\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.1192(33).pdf) (дата обращения: 06.11.2025).

<sup>25</sup> Чем опасен запрет на страхование танкеров с российской нефтью // URL: <https://www.rbc.ru/economics/02/06/2022/629769549a79473ee1336696> (дата обращения: 10.11.2025).

<sup>26</sup> P&I (Protection and Indemnity) — страхование владельцев судов от претензий со стороны третьих лиц.

<sup>27</sup> Briefing. European Parliament. Russia's «shadow fleet»: Bringing the threat to light. P. 4.

<sup>28</sup> Briefing. European Parliament. Russia's «shadow fleet»: Bringing the threat to light. P. 5.

<sup>29</sup> Briefing. European Parliament. Russia's «shadow fleet»: Bringing the threat to light. P. 6; Эксперт рассказал о лазейках в санкциях против перевозящих нефть из РФ судов // URL: <https://iz.ru/1343319/2022-06-01/ekspert-rasskazal-o-lazeikakh-v-sanktsiakh-protiv-perevoziashchikh-neft-iz-rf-sudov> (дата обращения: 09.11.2025).

<sup>30</sup> Childs N. Russia's «Shadow Fleet» and Sanctions Evasion: What Is To Be Done? January 2025 // URL: <https://www.iiss.org/research-paper/2025/01/russias-shadow-fleet-and-sanctions-evasion/>. P. 6 (дата обращения: 06.11.2025).

<sup>31</sup> Childs N. Russia's «Shadow Fleet» and Sanctions Evasion: What Is To Be Done? P. 6.

<sup>32</sup> Lloyd's Corporation Governance // URL: <https://www.lloyds.com/about-lloyds/governance> (дата обращения: 06.11.2025).

<sup>33</sup> Гришин Г. В. Новые Лондонские оговорки о страховании грузов // Юридическая и правовая работа в страховании. 2009. № 2.

А, В и С. Минимальное страхование предусматривается оговоркой С, максимальное — оговоркой А. Различие между видами страхования отражается на размере страховой премии: чем больше рисков покрывает полис, тем больше стоимость страхования<sup>34</sup>.

После начала СВО в феврале 2022 г. рынок страхования «Ллойд» отказался предоставлять услуги страхования российским компаниям из-за санкций, введенных Великобританией и ее союзниками против России. В настоящее время международный страховой рынок, на котором работают традиционные страховщики, не покрывает риски в России и Белоруссии<sup>35</sup>. Страховщикам запрещено предоставлять страховые и связанные с ними услуги (например, выплаты по претензиям) в рамках любой транзакции с подсанкционными российскими юридическими или физическими лицами либо в отношении любого товара или услуги, предоставление которых в Россию запрещено. Отключение некоторых российских банков от международной межбанковской системы SWIFT также создает трудности для отдельных страховых операций (например, сбор премий от российских организаций или выплата претензий им, если средства должны быть переведены через банки, находящиеся под санкциями)<sup>36</sup>.

Великобритания и ЕС договорились о совместном запрете на страхование всех российских судов, перевозящих российскую нефть. Напомним, что страхование ответственности является обязательным условием для захода во многие порты, оно предоставляется клубами P&I, которые совместно обеспечивают взаимное страхование 90 % океанского тоннажа, объединяя свои риски, а «Ллойд» предоставляет перестраховочное покрытие<sup>37</sup>. Российским су-

двладельцам пришлось искать альтернативные источники страхования, иначе им было бы отказано в заходе в порты по всему миру. В частности, пригодился советский опыт, когда страхование советского коммерческого флота, занятого на международных линиях, осуществлялось государственным страховым обществом «Ингосстрах»<sup>38</sup>. В современных условиях российские судовладельцы обращаются как к российским страховщикам, так и к страховщикам из дружественных стран, таких как Китай и Индия.

Представляется, что приоритетным направлением для минимизации санкционного давления должна стать торговля через дружественные юрисдикции, такие как ОАЭ или Китай. Что касается страхования и перестрахования, то следует развивать отечественный страховой рынок и прибегать к услугам отечественных страховщиков и перестраховщиков, а также их коллег из дружественных стран. В частности, в 2022 г. на основе Соглашения между Россией, Арменией, Беларусью, Казахстаном и Кыргызстаном была создана Евразийская перестраховочная компания (ЕПК), функциями которой являются осуществление перестрахования в целях содействия экспорту<sup>39</sup>. На рынке перестрахования монополистом выступает Российская национальная перестраховочная компания (РНПК). В России также планируется создание национальной страховой компании для танкеров<sup>40</sup>.

Действия теневого флота, прямо или косвенно контролируемого российскими лицами, являются законной ответной мерой, направленной против действий властей недружественных стран по ограничению торговли, противоречащих принципам Всемирной торговой организации (ВТО). Кроме того, большинство государств

<sup>34</sup> Baskind E., Osborne G., Roach L. Commercial Law. 3rd ed. Oxford : Oxford University Press, 2019. P. 606.

<sup>35</sup> Krebs A. End of International Coverage for Russia / Belarus / Ukraine? // URL: <https://greco.services/end-of-international-coverage-for-russia-belarus-ukraine/> (дата обращения: 10.11.2025).

<sup>36</sup> OECD (2022). Impact of the Russian invasion of Ukraine on insurance markets, Business and Finance Policy Papers, OECD Publishing, Paris // URL: <https://doi.org/10.1787/731d1305-en>. P. 12 (дата обращения: 10.11.2025).

<sup>37</sup> UK and EU ban on insuring Russian Oil Ships poses dilemma for Marine (re)insurers // URL: <https://www.russell.co.uk/RussellThinking/Risk/2764/uk-and-eu-ban-on-insuring-russian-oil-ships-poses-dilemma-for-marine-reinsurers> (дата обращения: 09.11.2025).

<sup>38</sup> Морское страхование без англосаксов // URL: <https://morvesti.ru/analitika/1689/101005/> (дата обращения: 10.11.2025).

<sup>39</sup> Ст. 2 Устава ЕПК // СЗ РФ. 2024. № 2. Ст. 383.

<sup>40</sup> В РФ готовят создание национальной страховой компании для танкеров // URL: <https://iz.ru/1976653/2025-10-22/v-rf-gotoviat-sozdanie-natsionalnoi-strakhovoi-kompanii-dlia-tankerov> (дата обращения: 12.11.2025).

не запрещает обход закона, в том числе путем выбора удобной юрисдикции для регистрации морских судов. Это правило в меньшей степени свойственно тем странам, которые вводят санкционные ограничения, — для них соответствующие нормы носят характер обязательных к исполнению. Для остальных государств действия частных субъектов по обходу запретительных норм с помощью выбора удобного права и юрисдикции являются правомерными, до тех пор пока они не затрагивают публичный порядок данной страны.

Граница между дозволением обхода закона и его запретом пролегает в плоскости императивных норм. Если государство не запрещает те или иные действия, то обход закона с помощью создания искусственной привязки к иностранному праву возможен. Так, после начала СВО ряд действий в области внешней торговли, в том числе касающихся морской торговли нефтью, которые ранее относились к запрещенным, разрешены российским законодательством. В частности:

— в сентябре 2024 г. Центральным банком РФ введен экспериментальный правовой режим по использованию криптовалют в расчетах по внешнеторговым контрактам<sup>41</sup>, что стало возможным благодаря принятию специальных поправок к законодательству<sup>42</sup>;

— с марта 2024 г. разрешено использование цифровых финансовых активов в качестве встречного предоставления по внешнеторговым договорам (контрактам), заключенным между резидентами и нерезидентами, за товары, работы, услуги; соответствующие изменения были внесены в законодательство РФ<sup>43</sup>;

— отменены запреты и ограничения на расчеты наличными денежными средствами между резидентами и нерезидентами<sup>44</sup>.

В заключение следует отметить, что санкционная политика недружественных стран привела к активному использованию российскими компаниями удобных флагов при осуществлении международных морских перевозок грузов и страхования, а в области расчетов по таким перевозкам — к использованию услуг платежных агентов, находящихся за рубежом, а также бартера, клиринга и золота. При ближайшем рассмотрении многие из указанных услуг и способов представляют собой случаи обхода закона, то есть действия по искусственному созданию привязки к иностранной правовой системе. Вместе с тем от случаев обхода закона в смысле международного частного права необходимо отличать действия, совершаемые в так называемой «серой» (нерегулируемой) зоне. Однако данный вопрос выходит за рамки статьи.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

Гришин Г. В. Новые Лондонские оговорки о страховании грузов // Юридическая и правовая работа в страховании. 2009. № 2.

Макеев Н. Россия создает теневой танкерный флот для обхода нефтяных санкций // URL: <https://www.mk.ru/economics/2022/10/25/Rossiya-sozdaet-tenevoy-tankernyy-flot-dlya-obkhoda-neftyanykh-sankciy.html> (дата обращения: 01.11.2025).

Санторик С. Е. Деофшоризация российского судоходного бизнеса. Риски и перспективы для торгового флота // URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/deoffshorizatsiya-rossiyskogo-sudohodnogo-biznesa-riski-i-perspektivy-dlya-torgovogo-flota> (дата обращения: 02.11.2025).

Тенишев А. Как нам прорвать транспортную блокаду // URL: <https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2022/05/05/920928-prorvat-transportnuyu-blokadu> (дата обращения: 02.11.2025).

Урри Дж. Офшоры. М.: Дело, 2017. 288 с.

<sup>41</sup> Банк России. Криптовалюты и цифровые права: новый этап регулирования // URL: <https://cbr.ru/press/event/?id=18881> (дата обращения: 12.11.2025).

<sup>42</sup> Федеральный закон от 08.08.2024 № 223-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // СЗ РФ. 2024. № 33 (ч. I). Ст. 4919.

<sup>43</sup> Федеральный закон от 11.03.2024 № 45-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // СЗ РФ. 2024. № 12. Ст. 1569.

<sup>44</sup> Правила осуществления между резидентами и нерезидентами расчетов наличными денежными средствами (утв. постановлением Правительства РФ от 26.12.2022 № 2433 (в ред. от 24.06.2023) // СЗ РФ. 2023. № 1 (ч. I). Ст. 252.

Холопов К. В. Международное частное транспортное право. Анализ норм международного и российского транспортного права : учеб. пособие. М. : Статут, 2010. 700 с.

Baskind E., Osborne G., Roach L. Commercial Law. 3rd ed. Oxford : Oxford University Press, 2019. 772 p.

Chu Y. Research on Evasion of law in Private International Law // BCP Social Sciences & Humanities. 2023. Vol. 21. URL: <https://bcpublication.org/index.php/SSH/article/download/3811/3719/3688> (дата обращения: 01.11.2025).

Szabados T. Economic Sanctions in EU Private International Law. Oxford : Hart Publishing, 2019. 244 p.

## REFERENCES

Baskind E, Osborne G, Roach L. Commercial Law. 3rd ed. Oxford University Press; 2019.

Chu Y. Research on Evasion of law in Private International Law. *BCP Social Sciences & Humanities*. 2023;21. Available at: <https://bcpublication.org/index.php/SSH/article/download/3811/3719/3688> [Accessed 01.11.2025].

Grishin GV. New London clauses on cargo insurance. *Yuridicheskaya i pravovaya rabota v strakhovanii*. 2009;2. (In Russ.).

Kholopov KV. Private International Law: Analysis of the norms of international and Russian transport law. A study guide. Moscow: Statut Publ.; 2010. (In Russ.).

Makeev N. Russia creates a shadow tanker fleet to circumvent oil sanctions. Available at: <https://www.mk.ru/economics/2022/10/25/Rossiya-sozdaet-tenevoy-tankernyy-flot-dlya-obkhoda-neftyanykh-sankciy.html> [Accessed 01.11.2025]. (In Russ.).

Santorik SE. Deoffshorization of the Russian shipping business. Risks and prospects for the merchant fleet. Available at: <https://cyberleninka.ru/article/n/deoffshorizatsiya-rossiyskogo-sudohodnogo-biznesa-riski-i-perspektivy-dlya-torgovogo-flota> [Accessed 02.11.2025]. (In Russ.).

Szabados T. Economic Sanctions in EU Private International Law. Oxford: Hart Publishing; 2019.

Tenishev A. How do we break the transport blockade. Available at: <https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2022/05/05/920928-prorvat-transportnyu-blokadu> [Accessed 02.11.2025]. (In Russ.).

Urry J. Offshore companies. Moscow: Delo Publ.; 2017. (In Russ.).

---

## ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

**Канашевский Владимир Александрович**, доктор юридических наук, профессор, заведующий кафедрой международного частного права Московского государственного юридического университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА)

д. 9, Садовая-Кудринская ул., г. Москва 125993, Российская Федерация

[vakanashevskij@msal.ru](mailto:vakanashevskij@msal.ru)

---

## INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

**Vladimir A. Kanashevsky**, Dr. Sci. (Law), Professor, Head of the Department of Private International Law, Kutafin Moscow State Law University (MSAL), Moscow, Russian Federation

[vakanashevskij@msal.ru](mailto:vakanashevskij@msal.ru)

*Материал поступил в редакцию 17 ноября 2024 г.*

*Статья получена после рецензирования 17 декабря 2025 г.*

*Принята к печати 17 января 2026 г.*

*Received 17.11.2024.*

*Revised 17.12.2025.*

*Accepted 17.01.2026.*