



Дата поступления рукописи в редакцию: 11.09.2025 г.
Дата принятия рукописи в печать: 10.10.2025 г.

DOI: 10.24412/2076-1503-2025-9-107-113

КЛЮЕВ Виталий Владимирович,
кандидат юридических наук,
профессор кафедры «Морское право и международное право»,
Российский университет транспорта (МИИТ),
e-mail: vitality140962@gmail.com

ГЕНЕЗИС РОССИЙСКОГО МОРСКОГО ПРАВА

Аннотация. Настоящее исследование представляет комплексный анализ исторического развития российского публичного морского права с появления первых кодифицированных актов до настоящего времени. В работе рассматриваются основные этапы формирования морского законодательства России, выявляются закономерности его эволюции и особенности взаимодействия с международным морским правом. Методологической основой исследования послужили историко-правовой, сравнительно-правовой, формально-юридический и системно-структурный методы. Особое внимание уделяется анализу влияния геополитических факторов на развитие российского морского права, роли международных правовых инструментов в формировании национального законодательства и современным проблемам правового регулирования морской деятельности в условиях изменяющейся международной обстановки. Исследование имеет важное теоретическое и практическое значение для понимания генезиса современных правовых институтов морского права и определения перспектив их дальнейшего развития.

Ключевые слова: морское право, публичное право, история российского права, территориальные воды, исключительная экономическая зона, континентальный шельф, международное морское право, морское законодательство, правовое регулирование.

KLYUEV Vitaly V.,
Candidate of Law,
Prof. (visiting), Maritime Law and International Law,
Russian University of Transport

RUSSIAN MARITIME LAW GENESIS

Annotation. The present study provides a comprehensive analysis of the historical development of Russian public maritime law from its appearance in public form to the present. The paper examines the main stages of the formation of Russian maritime legislation, identifies patterns of its evolution and features of interaction with international maritime law. The methodological basis of the research was historical-legal, comparative-legal, formal-legal and system-structural methods. Special attention is paid to the analysis of the influence of geopolitical factors on the development of Russian maritime law, the role of international conventions in shaping national legislation, and current problems of legal regulation of maritime activities in a changing international environment. The study has important theoretical and practical significance for understanding the genesis of modern legal institutions of maritime law and determining the prospects for their further development.

Key words: maritime law, public law, history of Russian law, territorial waters, exclusive economic zone, continental shelf, international maritime law, maritime legislation, legal regulation.

Введение

Актуальность исследования истории российского публичного морского права определяется несколькими факторами. Во-первых, необходимо-

стью понимания генезиса современных правовых институтов для их эффективного применения и совершенствования. Во-вторых, потребностью в научном осмыслении исторического опыта право-

вого регулирования морской деятельности в контексте современных проблем, включая изменения климатических условий, развитие Арктики и международной конкуренции в морской сфере. В-третьих, важностью анализа взаимодействия российского и международного морского права для определения оптимальной стратегии развития национального законодательства с учетом современной геополитической ситуации.

Научная новизна исследования заключается в комплексном анализе основных периодов развития российского морского права с выявлением закономерностей его эволюции и особенностей формирования в различных исторических условиях. В работе впервые проводится систематический анализ влияния международно-правовых факторов на развитие российского морского законодательства на всех этапах его развития и эволюции.

Основная часть

Петровские государственные реформы привели к созданию специализированной системы морского управления, что потребовало разработки и формированию соответствующих правовых норм. Учреждение Адмиралтейств-коллегии в 1718 году стало значимым шагом в формировании централизованного морского управления в Российской Империи.

Регламент Адмиралтейств-коллегии 1722 года определил структуру и полномочия центрального органа морского управления. Коллегия получила большие полномочия по руководству морскими делами, которые включали в себя строительство флота, подготовку морских кадров, управление морскими портами и контроль за соблюдением морского законодательства.

Важным нововведением стало создание специальной системы морского судопроизводства. Морские суды получили исключительную юрисдикцию по делам, связанным с морской службой и морскими правонарушениями, что привело в свою очередь к формированию особой отрасли процессуального морского права.

Указ о вольности дворянства торговать 1719 года предоставил дворянам право заниматься морской торговлей, что способствовало развитию частного торгового мореплавания. Этот нормативно-правовой акт заложил фундамент правового регулирования коммерческого использования морского транспорта, того времени.

Петр I ввел институт обязательного страхования морских грузов, что потребовало создания соответствующих правовых норм. Данные нововведения стали базовой основой для дальнейшего развития морского страхового права в России.

Петровские реформы происходили одновременно с участием Российской Империи в европейской политике, что потребовало приспособления российского морского права к международным морским стандартам. Россия начала участвовать в разработке международных конвенций и договоров в области морских перевозок.

В Мирном договоре с Швецией 1721 года (Ништадтский мир)¹ содержались важные положения о морских правах России в Балтийском море. Договор признал за Россией право свободного мореплавания в Балтике и установил принципы разграничения морских пространств между Россией и Швецией.

В 1720 г. издан «Устав о эверсах», определявший отношения судовладельца к отправителю груза [1]. Данный Устав в ст. 6 впервые законодательно определил и флаг российским торговым кораблям: «Корабли торговые российские, повинны иметь флаг полосатой трех колеров, белой, синей, красной»².

Морской устав 1720 года продолжал действовать как основной источник морского права, но в него вносились многочисленные дополнения и изменения. Указы 1740-х годов уточняли процедуры морского судопроизводства, правила морской службы и принципы организации морского управления. Манифест о вольности дворянства 1762 года расширил права дворян на занятие торговлей, включая морскую, что способствовало развитию частного торгового флота.

Особое значение во второй половине XVIII века имела политика вооруженного нейтралитета, провозглашенная Екатериной II в 1780 году. Декларация о вооруженном нейтралитете 1780 года установила принципы международного морского права: свободу мореплавания нейтральных судов, неприкосновенность нейтральных грузов на неприятельских судах (за исключением военной контрабанды), определение эффективной блокады. Эти принципы оказали существенное влияние на развитие и совершенствование международного морского права в дальнейшем.

XVIII век стал периодом развития морского частного права в России. Это было связано с расширением торгового мореплавания и усложнением морских торговых отношений. В это время формировались институты морского страхования, морского залога, ответственности судовладельцев и правила морской перевозки грузов.

В 1781 г. был принят «Устав купеческого водоходства по рекам, водам и морям», который

¹ Ништадтский мирный договор 30 августа (10 сентября) 1721 года <https://bigenc.ru/c/nishtadtskii-mir-1721-113b7c> (дата обращения 30.08.2025).

² Устав морской. Глава третья. Санкт-Петербург, Императорская академия наук, 1778. С. 38.

во многом был основан на французском праве. Данный устав представлял собой систематизированный закон, включавший в себя нормы: о найме корабля или судна, о договоре фрахта, об ответственности, о хозяине корабля или судна, о страховании судов и грузов, об аварии [2].

XIX век стал периодом систематизации российского законодательства, включая морское право. Работа по кодификации под руководством М.М. Сперанского привела к созданию Свода законов Российской империи, в котором морскому праву была отведена значительная роль. Свод законов Российской империи 1832 года включал морское право в различные тома. Основные положения морского права содержались в томе XIII «Уставы о цензуре, о паспортах и беглых, о предупреждении и пресечении преступлений, о благоустройстве в городах и о благочинии»¹, а также в торговом уставе.

Морской устав, включенный в Свод военных Постановлений [3], регулировал вопросы военно-морской службы, организации флота и морского военного судопроизводства. Стоит отметить, что Устав был значительно переработан по сравнению с Петровским вариантом и учитывал изменения в организации флота и морской службы в данное время.

В Уставе торговом 1865 г. впервые в Российской империи были законодательно закреплены регистрация судов и предоставление права судовладельцу («судохозяину») поднять русский купеческий флаг на собственном его судне. Плавание под Русским флагом разрешается лишь по внесении судна в корабельный список одного из русских портов и по выдаче судохозяину надлежащего в том свидетельства, именуемого патентом на плавание под Русским флагом» [4].

XIX век характеризовался этапом развитием морского процессуального права. Судебная реформа 1864 года [5] оказала влияние на организацию морского судопроизводства, хотя морские суды сохранили свою специфику.

Устав морского судопроизводства 1875 года [6] детально регламентировал процедуры рассмотрения морских дел. Устав разграничил подсудность между различными морскими судами, определил правила производства по морским делам и процедуры исполнения морских судебных решений.

По мнению П.Х. Спасского, «лишь в 1844 г. в Российской империи официально появляется

новый вид страхования - страхование транспортов (Российское страховое и транспортное общество). Под «страхованием транспортов» в этот период подразумевалось «страхование от огня и всякого рода несчастий, могущих приключиться: 1) с товарами и 2) с корпусами судов. Страхование товаров разделяется на: а) сухопутное, б) морское и в) речное; страхование судов на а) морское и б) речное» [7].

Парижская декларация о морском праве 1856 года [8], принятая по итогам Крымской войны, установила важные принципы международного морского права. Декларация отменила каперство², установила принцип неприкосновенности нейтрального флага, определила правила морской блокады и режим нейтральных товаров.

Промышленная революция привела к техническому прогрессу в мореплавании. Появление паровых судов, развитие телеграфной связи и другие технические новшества требовали адаптации правовых норм. Как отмечает Ю.Б. Шубников, «формирование соответствующего современной логике систематизированного законодательства о морских перевозках происходит в период времени между тридцатыми годами XIX в. и началом XX в.» [9]. Торговый устав 1887 г. [10] явился прототипом для основных структурных элементы российских Кодексов торгового мореплавания.

На Первой Гаагской конференции 1899 года (или, как принято было провозглашать, «Парламент мира») [11] Россия участвовала в разработке конвенций о законах и обычаях сухопутной войны, которые содержали положения о морской войне, так российской делегацией были предложены ограничения использования определенных видов оружия в морских сражениях. Вторая Гаагская конференция 1907 года уделила большое внимание морскому праву. Были приняты конвенции о правах и обязанностях нейтральных держав в случае морской войны, о превращении торговых судов в военные корабли, о постановке подводных мин и др.

Развитие пассажирского морского транспорта потребовало обеспечения правового регулирования безопасности мореплавания, чему также, способствовала катастрофа «Титаника» в 1912 году. В 1914 году в Лондоне была принята первая международная конвенция об охране человеческой жизни на море (СОЛАС).

¹ Уставы о цензуре, о паспортах и беглых, о предупреждении и пресечении преступлений, о благоустройстве в городах и о благочинии <https://civil.consultant.ru/reprint/books/220/363.html#img364> (дата обращения 30.08.2025).

² Каперство - **военные действия на море вооружённых частных судов**, получивших специальные разрешения (каперские свидетельства) от государства, против неприятельских торговых судов, а также судов нейтральных стран, перевозивших грузы для неприятеля.

Конвенция СОЛАС 1914 года установила международные стандарты безопасности пассажирских судов, включая требования к спасательным средствам, радиооборудованию и процедурам действий в чрезвычайных ситуациях. **Как отмечает А.Н. Шармоянц** «принятие Международной конвенции по охране человеческой жизни на море ведущими государствами мира было важным шагом в повышении безопасности мореплавания, позволило вывести межгосударственное сотрудничество в сфере обеспечения безопасности на новый уровень, ввести новые стандарты по безопасности и качеству конструкций судов, средств спасения» [12].

Октябрьская революция 1917 года привела не только к смене правового режима, но и к кардинальным изменениям в российском морском праве. Советская власть провозгласила принципиально новые подходы к правовому регулированию морской деятельности, основанные на социалистической доктрине и её принципах.

Декрет о национализации морского и речного флота от 26 января 1918 года стал первым актом советского морского права [13]. Декрет провозгласил переход всех торговых судов, принадлежавших частным лицам и акционерным обществам, в собственность государства. Национализация флота потребовала создания новой административной системы управления морским транспортом. Был создан Народный комиссариат морского флота, который получил широкие полномочия по управлению морским транспортом и регулированию морских отношений.

Первые годы советской власти характеризовались отказом от буржуазного морского права и попытками создания принципиально нового социалистического морского права. Однако практические потребности морского транспорта требовали сохранения многих традиционных правовых институтов морского права Российской Империи.

Морской кодекс 1929 года¹ стал первым комплексным актом советского морского права. Кодекс регулировал вопросы торгового мореплавания, морских перевозок, морского страхования, спасания на море и морских происшествий. Кодекс закрепил принцип государственной монополии на морской транспорт, но допускал ограниченное участие частных лиц в морских перевозках.

Кодекс торгового мореплавания СССР 1968 года стал следующей важной вехой в развитии советского морского права [14]. Новый торговый кодекс учитывал изменения в организации мор-

ского транспорта, развитие международных морских связей и необходимость гармонизации советского морского права с международными стандартами. Кодекс с многочисленными изменениями и дополнениями действовал до распада СССР.

СССР играл активную роль в разработке современного международного морского права, особенно в рамках III Конференции ООН по морскому праву (1973-1982 гг.). Документ, состоящий из 320 статей, вступил в силу с 1994 г.; в настоящий момент он подписан и ратифицирован 167 странами².

Распад СССР и образование Российской Федерации поставили перед российским морским правом задачу правопреемства и адаптации к новым политическим и экономическим условиям. Россия как правопреемник СССР восприняла основные международные обязательства в области морского права. Конституция Российской Федерации 1993 года³ заложила основы нового подхода к регулированию морских отношений. Конституция закрепила принципы федерализма в морском праве, разграничив компетенцию между федеральными органами и субъектами федерации.

Переход к рыночной экономике потребовал кардинального пересмотра морского законодательства. Приватизация морского транспорта, развитие предпринимательских отношений в морской сфере и интеграция в международную экономику требовали создания новой обновлённой правовой базы.

Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации 1999 года⁴ (далее по тексту КТМ РФ) стал основным актом современного российского морского права. Кодекс закрепил принципы рыночной экономики в морском транспорте и обеспечил соответствие российского законодательства международным стандартам.

Важным направлением развития российского морского права стало создание комплексного законодательства о правовом режиме морских пространств России. Это законодательство основывалось на принципах Конвенции ООН по морскому праву 1982 года.

² Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (от 10.12.1982). Режим доступа: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/lawsea.pdf (дата обращения 30.08.2025).

³ Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993 с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020) // <http://pravo.gov.ru>, 06.10.2022.

⁴ Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 N 81-ФЗ (ред. от 22.06.2024) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.09.2024) // Собрание законодательства РФ, 03.05.1999, N 18, ст. 2207.

¹ Кодекс торгового мореплавания Союза ССР (утв. Постановлением ЦИК СССР, СНК СССР от 14.06.1929) // СЗ СССР, 1929, N 41, ст. 366.

Освоение Арктики стало одним из приоритетных направлений российской морской политики России [15]. Необходимость обеспечения арктического судоходства, включая режим Северного морского пути, потребовала создания эффективного правового регулирования с учетом международно-правовых норм.

Декарбонизация морского транспорта стала важным направлением развития морского права. ИМО приняла стратегию сокращения выбросов парниковых газов от международного судоходства, что требует внесения соответствующих изменений и дополнений в российское законодательство. Концепция «голубой экономики» предполагает использование и развитие морских ресурсов с учетом экологических ограничений. Это требует имплементации экологических принципов во все отрасли морского права.

Дальнейшее совершенствование правового регулирования морской деятельности предполагает адаптацию российского законодательства к международным стандартам [16] с учетом технологических изменений в организации морского судоходства и геополитических реалий.

Заключение

Проведенное исследование позволяет сделать вывод о том, что история развития российского публичного морского права представляет собой комплексный процесс, который отражает эволюцию российской государственности, изменения в международных отношениях и развитие морских технологий.

Основные этапы развития российского морского права можно охарактеризовать следующим образом:

- древнерусский период (IX-XV вв.) характеризовался формированием первых правовых норм, регулирующих морскую торговлю, под влиянием византийского и западноевропейского права;
- период централизованного государства (XV-XVII вв.) отмечен систематизацией торгового права и первыми попытками комплексного регулирования морских отношений;
- петровская эпоха (конец XVII - первая четверть XVIII вв.) стала революционным периодом в развитии морского права, когда были заложены основы современного российского морского законодательства;
- имперский период (XVIII-XIX вв.) характеризовался систематизацией морского права, активным участием Российской Империи в международном морском правотворчестве и развитием морского частного права;
- советский период (1917-1991 гг.) отмечен кардинальными изменениями в подходах к мор-

скому праву, национализацией флота и активным участием СССР в создании современного международного морского права;

- современный период (с 1991 г.) характеризуется перестройкой, приспособлением к рыночным отношениям и развитием комплексного законодательства о морских пространствах.

Можно выделить особенности развития российского морского права, к которым следует отнести:

- преемственность правовых традиций при кардинальных политических изменениях;
- взаимодействие с международным правом на всех этапах развития;
- особое внимание к геополитическим элементам морского права в связи с уникальным географическим положением России в мире;
- комплексный и системный подход к правовому регулированию морских отношений.

Современное российское публичное морское право представляет собой развитую систему правовых норм, соответствующую международным стандартам и учитывающую национальные интересы России. Основными достижениями современного этапа являются:

- создание комплексного законодательства о правовом режиме морских пространств России;
- приспособление к требованиям рыночных отношений экономики;
- участие в международном морском публичном правотворчестве.

Основными направлениями для дальнейшего развития российского морского права являются:

- цифровизация морской отрасли и необходимость правового регулирования новых технологий;
- экологические требования и переход к устойчивому развитию морской деятельности;
- необходимость защиты национальных интересов;
- изменения климата и их влияние на морскую деятельность, особенно в Арктике.

Проведенное исследование показывает, что российское публичное морское право прошло долгий путь развития от отдельных правовых норм до комплексной отрасли права. Накопленный исторический опыт создает фундаментальную основу для дальнейшего совершенствования морского законодательства в соответствии с современными реалиями.

Научная и практическая значимость исследования заключается в систематизации знаний об историческом развитии российского морского права, выявлении закономерностей его эволюции и определении перспектив дальнейшего разви-

тия. Результаты исследования могут быть использованы для совершенствования действующего морского законодательства, развития морского правотворчества и подготовки специалистов в области морского права.

Список литературы:

[1] Акишин М.О. Морской устав 1720 г.: процедура разработки и законодательная техника // Ленинградский юридический журнал. 2020. № 4 (62).

[2] Устав купеческого водохозяйства по рекам, водам и морям. - Ч. 1. М.: Книга по требованию. 2012. 68 с.

[3] Свод военных постановлений. Книга седьмая. Морской устав. СПб.: Военная типография, 1839.

[4] Полное собрание законов Российской Империи. Том XL, 1865, отделение I. С. 675.

[5] Судебные уставы 20 ноября 1864 года с изложением рассуждений, на коих они основаны. Ч. 1. СПб.: Типография II Отделения Собственной Е.И.В. Канцелярии, 1866.

[6] Устав морского судопроизводства 1875 г. // Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Т. L. № 54825. СПб., 1877.

[7] История торговли и промышленности в России / под ред. П. Х. Спасского. СПб., 1910-1914. [Т. 1. Вып. 4: Исторический очерк развития торговых учреждений в России. Страховые учреждения]. [1911]. С. 2.

[8] Даневский В. П. Парижская морская декларация: Истолкование отд. постановлений Париж. мор. декларации 16 апр. 1856 г. и необходимые к ней доп. / [В. Даневский]. Москва: тип. А.И. Мамонтова и К°, ценз. 1879. 24 с.

[9] Шубников Ю.Б. О периодизации истории становления законодательства торгового мореплавания России // Ленинградский юридический журнал. 2018. № 1 (51).

[10] Ланцева В.Ю. Формы правового регулирования морской торговли в Российской империи // Евразийский юридический журнал. 2014.

[11] Фархутдинов И. З. Гаагские конференции мира 1899 и 1907 гг.: кто развязал Первую мировую войну. Опыт доктринального исследования проблем формирования современной модели международных отношений в контексте развития международного права // Евразийский юридический журнал. 2020. № 4 (143).

[12] Шармоянц А.Н. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море от 31 мая 1929 г. и начало ее внедрения в СССР // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. Юридические науки. 2018. Т. 4 (70). № 1.

[13] Декрет СНК РСФСР от 26.01.1918 «О национализации торгового флота» // Газета Рабочего и Крестьянского Правительства, № 18, 26.01.1918.

[14] Косовская В.А. Морская перевозка груза как частноправовой институт. СПб.: Астерон, 2008.

[15] Ключев, В. В. Становление Севморпути как транспортного коридора / В. В. Ключев, С. И. Кондратьев // Эксплуатация морского транспорта. – 2016. – № 3(80). – С. 12-17. – EDN XAMNVP.

[16] Участие Российской Федерации в разработке международных правовых инструментов в области автономного судоходства / В. В. Ключев, С. Д. Айзинов, Ю. С. Меленас [и др.] // Транспортное право и безопасность. – 2024. – № S1. – С. 9-267. – EDN NVFQUQ.

References:

[1] Akishin M.O. Morskoy ustav 1720 g.: procedura razrabotki i zakonodatel'naya tekhnika // Leningradskiy yuridicheskij zhurnal. 2020. № 4 (62).

[2] Ustav kupecheskogo vodokhodstva po rekam, vodam i moryam. - CH. 1. M.: Kniga po trebovaniyu. 2012. 68 s.

[3] Svod voennykh postanovlenij. Kniga sed'maya. Morskoy ustav. SPb.: Voennaya tipografiya, 1839.

[4] Polnoe sobranie zakonov Rossijskoj Imperii. Tom XL, 1865, otdelenie I. S. 675.

[5] Sudebnye ustavy 20 noyabrya 1864 goda s izlozheniem rassuzhdenij, na koikh oni osnovany. CH. 1. SPb.: Tipografiya II Otdeleniya Sobstvennoj E.I.V. Kancel'yarii, 1866.

[6] Ustav morskogo sudoproizvodstva 1875 g. // Polnoe sobranie zakonov Rossijskoj imperii. Sbranie vtroe. T. L. № 54825. SPb., 1877.

[7] Istoriya trgovli i promyshlennosti v Rossii / pod red. P. KH. Spasskogo. SPb., 1910-1914. [T. 1. Vyp. 4: Istoricheskij ocherk razvitiya torgovykh uchrezhdenij v Rossii. Strakhovye uchrezhdeniya]. [1911]. S. 2.

[8] Danevskij V. P. Parizhskaya morskaya deklaraciya: Istolkovanie otd. postanovlenij Parizh. mor. deklaracii 16 apr. 1856 g. i neobkhodimye k nej dop. / [V. Danevskij]. Moskva: tip. A.I. Mamontova i K°, cen. 1879. 24 s.

[9] Shubnikov YU.B. O periodizacii istorii stanovleniya zakonodatel'stva torgovogo moreplavaniya Rossii // Leningradskiy yuridicheskij zhurnal. 2018. № 1 (51).

[10] Lanceva V.YU. Formy pravovogo regulirovaniya morskoy trgovli v Rossijskoj imperii // Evrazijskij yuridicheskij zhurnal. 2014.

[11] Farkhutdinov I. Z. Gaagskie konferencii mira 1899 i 1907 gg.: kto razvyazal Pervuyu mirovuyu voynu. Opyt doktrinal'nogo issledovaniya problem

formirovaniya sovremennoj modeli mezhdunarodnykh otnoshenij v kontekste razvitiya mezhdunarodnogo prava // Evrazijskij yuridicheskij zhurnal. 2020. № 4 (143).

[12] Sharmoyanc A.N. Mezhdunarodnaya konvenciya po okhrane chelovecheskoj zhizni na more ot 31 maya 1929 g. i nachalo ee vnedreniya v SSSR // Uchenye zapiski Krymskogo federal'nogo universiteta imeni V. I. Vernadskogo. Yuridicheskie nauki. 2018. T. 4 (70). № 1.

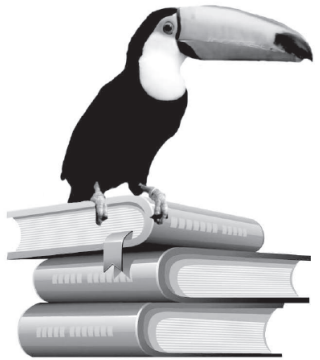
[13] Dekret SNK RSFSR ot 26.01.1918 "O nacionalizacii torgovogo flota" // Gazeta Rabochego i Krest'yanskogo Pravitel'stva, № 18, 26.01.1918.

[14] Kosovskaya V.A. Morskaya perevozka gruzov kak chastnopravovoj institut. SPb.: Asteron, 2008.

[15] Klyuev, V. V. Stanovlenie Sevmorputi kak transportnogo koridora / V. V. Klyuev, S. I. Kondrat'ev // Ekspluatatsiya morskogo transporta. – 2016. – № 3(80). – S. 12-17. – EDN XAMNVP.

[16] Uchastie Rossijskoj Federacii v razrabotke mezhdunarodnykh pravovykh instrumentov v oblasti avtonomnogo sudokhodstva / V. V. Klyuev, S. D. Ajzinov, YU. S. Melenas [i dr.] // Transportnoe pravo i bezopasnost'. – 2024. – № S1. – S. 9-267. – EDN NVFQUQ.





Юридическое издательство
«ЮРКОМПАНИ»

Издание учебников,
учебных и методических
пособий, монографий,
научных статей.

Профессионально.

В максимально
короткие сроки.

Размещаем
в РИНЦ, E-Library.

ЮРКОМПАНИ

www.law-books.ru