



DOI: 10.24412/2076-1503-2025-1-470-476

КЛЮЕВ Виталий Владимирович,
Директор Департамента государственной
политики в области морского и
внутреннего водного транспорта
Министерства транспорта
Российской Федерации,
e-mail: vitality140962@gmail.com

О КОНВЕРГЕНЦИИ МЕЖДУНАРОДНОГО И НАЦИОНАЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ВЫБРОСОВ ПАРНИКОВЫХ ГАЗОВ В МОРСКОМ СУДОХОДСТВЕ

Аннотация. В статье рассматриваются вопросы конвергенции международных правовых норм и подходов в отношении защиты атмосферного воздуха от выбросов парниковых газов с российскими стратегическими и нормативными правовыми актами в области морского судоходства. Морское судоходство обеспечивает около 90% мировой торговли и является основой международной экономической системы. При этом основной вид топлива для морских судов – производные нефтепродуктов, производящие существенные выбросы парниковых газов в атмосферу. Международные регулятивные механизмы по сокращению выбросов парниковых газов имеют сложную структуру, рамочные принципы и ориентированы на последующую конкретизацию через специализированные международные институты и решения отдельных государств. В области морского судоходства таким институтом является Международная морская организация – ИМО. Работа ИМО по сокращению выбросов парниковых газов от морского судоходства, в свою очередь, приводит к необходимости дальнейшей имплементации принимаемых ИМО решений на национальном уровне членами ИМО. При этом, одновременно, каждое государство реализует и глобальные нормы, применимые в межотраслевом контексте. Таким образом, на уровне государственного регулирования сокращения выбросов в атмосферу парниковых газов возникает дуализм и конкуренция подходов к такому регулированию, что требует правовой дискуссии и разработки национального механизма конвергенции правовых конструкций международного и национального характера.

Ключевые слова: морское частное право, парниковые газы, морское судоходство, конвергенция международного и национального частного морского права, международная морская организация, защита морской среды.

KLYUEV Vitaly Vladimirovich,
Director, Department of State Policy for
maritime and inland waterway transport
Ministry of Transport of the Russian Federation

ABOUT CONVERGENCE OF INTERNATIONAL AND NATIONAL REGULATIONS ON GREENHOUSE GAS EMISSIONS FROM MARITIME SHIPPING

Annotation. The article discusses the issues of convergence of international legal norms and approaches regarding the protection of atmospheric air from greenhouse gas emissions with Russian strategic and regulatory legal acts in the field of maritime transport. Maritime shipping provides about 90% of world trade and is the backbone of the international economic system. At the same time, the main type of fuel for seagoing vessels is derivatives of petroleum products, which produce significant greenhouse gas emissions into the atmosphere. International regulatory mechanisms for reducing greenhouse gas emissions have a complex structure, framework principles and are focused on subsequent specification through specialized international institutions and decisions of individual States. In the field of maritime transport, such an institution is the International Maritime

Organization – IMO. IMO's work to reduce greenhouse gas emissions from ships, in turn, leads to the need for further implementation of IMO decisions at the national level by IMO members. At the same time, each State implements global norms applicable in an intersectoral context. Thus, at the level of state regulation of reducing greenhouse gas emissions, dualism and competition of approaches to such regulation arise, which requires legal discussion and the development of a national mechanism for the convergence of legal structures of an international and national nature.

Key words: *maritime law, greenhouse gases, maritime navigation, convergence in law, International Maritime Organization, protection of the marine environment.*

Актуальность темы.

Киотский протокол к Рамочной конвенции ООН об изменении климата (Протокол) является международным соглашением, содержащим обязательные для исполнения нормы для ряда стран, в том числе для России [1]. Протоколом предусмотрен гибкий механизм достижения цели сокращения выбросов парниковых газов в атмосферу Земли, заключающийся в том, что такое сокращение в глобальном измерении может достигаться региональными или локальными решениями на ограниченных географических территориях с пересчётом (перераспределением) на глобальный ландшафт [2]. Реализация такого механизма становится возможной вследствие интенсивного перемещения атмосферных масс над земной поверхностью. Негативным эффектом указанного гибкого механизма является неконтролируемое глобальное распространение загрязняющих веществ из мест интенсивных выбросов.

Протоколом определено, что одним из существенных источников выбросов парниковых газов в атмосферу является морской транспорт.

В декабре 2015 г. было подписано Парижское соглашение об изменении климата [3], установившее целевые показатели по глобальному реагированию на климатические изменения посредством удержания прироста глобальной средней температуры намного ниже 2°C сверх доиндустриальных уровней, с приложением усилий в сторону ограничения роста до 1,5°C. Учитывая универсальный характер международного судоходства и авиации, эти отрасли было решено не учитывать в Парижском соглашении. Предполагается, что для этих отраслей государства должны предпринимать необходимые действия в рамках работы на площадках специализированных учреждений ООН в сфере судоходства (ИМО) и авиации (ИКАО), соответственно.

В России выдуться разработки стратегических и регуляторных инструментов в реализацию международных обязательств по контролю и сокращению выбросов парниковых газов и необходимо скоординировать такие разработки с работами, проводимыми на международных площадках в отношении морского транспорта, для чего предлагается использовать механизмы теории правовой конвергенции.

Цель статьи.

Целью настоящей статьи является проведение анализа соответствия международных и национальных подходов к регулированию общественных отношений, связанных с решением задачи уменьшения выбросов парниковых газов в атмосферу от деятельности морского транспорта и определения механизмов конвергенции соответствующих правовых конструкций в сфере морского права.

Обособленность морского транспорта.

Автором доказано, что морское право является обособленной комплексной отраслью права в российской правовой системе [4], предметом которой являются общественные отношения, связанные с деятельностью в морских пространствах. Основной вид такой деятельности – это морское судоходство во всех его проявлениях [5]. На международном уровне, аналогично, выделяется международное морское частное право, со своим предметом и методом правового регулирования. Учитывая это обстоятельство, представляется логичным регулирование вопросов сокращения выбросов парниковых газов от морского судоходства рассматривать в контексте отрасли морского права.

В апреле 2018 г. на 72-й сессии Комитета по защите морской среды (КЗМС)¹ ИМО приняла Первоначальную стратегию ИМО по сокращению выбросов парниковых газов с судов (далее – Первоначальная стратегия ИМО). Этот международный документ сформулировал долгосрочные задачи по декарбонизации международного судоходства в перспективе до конца века и определил необходимость разработки конкретных мер регулирования в различные периоды.

В соответствии с Первоначальной стратегией ИМО в 2021 г. был принят пакет краткосрочных мер по сокращению выбросов парниковых газов с судов в виде требований по энергоэффективности и эксплуатационной углеродоемкости для существующих судов в Международной конвенции о защите морской среды от загрязнения (Конвенция МАРПОЛ).

¹ Резолюция МЕРС.304(72).

Первоначальная стратегия ИМО была пересмотрена в июле 2023 года, когда КЗМС резолюцией МЕРС.377(80) принял вместо нее новую Стратегию по сокращению выбросов парниковых газов с судов (Стратегия ИМО 2023), которая ужесточила подходы и стратегические цели по сравнению с Первоначальной стратегией ИМО, а также уточнила порядок разработки среднесрочных мер регулирования – пакета требований технического и экономического характера, включающего стандарт по предельному содержанию парниковых газов в топливе с поэтапным ужесточением, а также механизм тарификации выбросов.

Стратегия ИМО 2023 года не носит юридически обязывающего характера для государств – членов ИМО, она направлена на определение мер и действий, которые должны быть предприняты в судоходной отрасли с целью увеличения вклада в глобальные усилия по решению проблемы выбросов парниковых газов.

Целевые показатели по сокращению выбросов, заложенные в Стратегии ИМО 2023, должны учитываться при разработке поправок к Конвенции МАРПОЛ в будущем. При этом конкретные формулировки требований, конкретные значения и параметры в части сокращения углеродоемкости судоходства и сокращения выбросов парниковых газов, а также повышения энергоэффективности, являются предметом дальнейших дискуссий участниками Конвенции МАРПОЛ, точнее ее приложения VI. Поправки к приложению VI Конвенции МАРПОЛ, разрабатываемые в ИМО с учетом целевых показателей Стратегии ИМО 2023, будут являться обязательными для сторон этого приложения, в том числе для России.

В ИМО интенсивно ведутся работы по разработке правовых инструментов в области инновационных технологий, прямо или косвенно оказывающих влияние на стратегические цели по сокращению выбросов парниковых газов за счет, в том числе, оптимизации маршрутов движения судов. Одной из таких технологий является технология автономного судоходства [6].

Реализация международных решений по климату в России.

При реализации Киотского протокола и Парижского соглашения по климату в России принят ряд документов стратегического планирования, относящихся к вопросу сокращения выбросов парниковых газов. Стратегия социально-экономического развития Российской Федерации с низким уровнем выбросов парниковых газов до 2050 года¹ (далее – Стратегия РФ 2050) опреде-

ляет меры по обеспечению к 2030 году сокращения выбросов парниковых газов в целом для экономики страны до 70% относительно уровня 1990 года с учетом максимально возможной поглощающей способности лесов и иных экосистем и при условии устойчивого и сбалансированного социально-экономического развития Российской Федерации, а также определяет направления и меры развития с низким уровнем выбросов парниковых газов до 2050 года.

В Стратегии РФ 2050 предусмотрен ряд мероприятий, в том числе по повышению энергетической и экологической эффективности в различных секторах экономики; оказания мер государственной поддержки в отношении внедрения, тиражирования и масштабирования безуглеродных технологий и технологий с низким уровнем выбросов парниковых газов; поддержки и распространения технологий улавливания, захоронения и дальнейшего использования парниковых газов.

Для сектора транспорта в целом отмечена необходимость масштабного изменения структуры грузо- и пассажирооборота в пользу менее углеродоемких видов транспорта; строительства газомоторной и электрозарядной инфраструктуры для различных категорий транспорта, обеспечения упрощенного доступа транспортных средств к топливу с более низким углеродным следом.

Новая версия Климатической доктрины России утверждена Указом Президента Российской Федерации от 26 октября 2023 г. № 812 и развивает положения Стратегии РФ 2050, а также учитывает другие стратегические документы в области национальной, экономической, экологической, энергетической безопасности и внешней политики [7].

Основные целевые показатели Климатической доктрины – достижение с учетом национальных интересов и приоритетов развития не позднее 2060 г. баланса между антропогенными выбросами парниковых газов и их поглощением; обеспечение к 2030 году объема выбросов парниковых газов на уровне 1673 млн. тонн CO₂-эквивалента, т.е. 54% от уровня 1990 года. При этом в качестве стратегической цели заявлено обеспечение комплексного безопасного и устойчивого развития Российской Федерации в условиях изменения климата и возникновения сопутствующих угроз. Для достижения целевых показателей определены меры по декарбонизации отраслей экономики и увеличению поглощающей способности управляемых экосистем.

номического развития Российской Федерации с низким уровнем выбросов парниковых газов до 2050 года» // Собрание законодательства РФ, 08.11.2021, № 45, ст. 7556.

¹ Распоряжение Правительства РФ от 29.10.2021 № 3052-р «Об утверждении стратегии социально-эко-

Соотношение российских подходов и подходов ИМО.

При сравнении Стратегии ИМО 2023 и профильных документов стратегического планирования России необходимо, в первую очередь, исходить из того, что Стратегия ИМО 2023 является отраслевым документом, который относится только к морскому судоходству. Российские же документы стратегического планирования по тематике сокращения выбросов парниковых газов носят комплексный межотраслевой характер. Соответственно, целевые показатели устанавливаются не для отдельно взятой отрасли, а для экономики в целом. Морской транспорт или не упомянут специфично, или упомянут как одна из отраслей, для которой целесообразна выработка мероприятий в контексте достижения целевых показателей по российской экономике в целом.

В отличие от Стратегии ИМО 2023, в российских документах в основе заложена технологическая нейтральность принимаемых мер, т.е. беспристрастный подход к использованию технологий, способствующих смягчению антропогенного воздействия на климат. В Стратегии ИМО 2023 приоритет отдается технологиям и видам топлива с низкими или нулевыми выбросами парниковых газов, а также эффективности эксплуатации морского флота.

Стратегия ИМО 2023 в этом смысле в большей степени ориентируется на специфику РККИК ООН, в которой научная обоснованность данных не является необходимым условием для принятия мер, если существует и осознается угроза окружающей среде. В Стратегии ИМО 2023 имеются положения, касающиеся необходимости действий государств в отношении тех или иных мер. Однако процедура оценки последствий реализации таких мер приведена формально, а на практике возможности внесения коррективов в разрабатываемые на площадке ИМО меры регулирования у отдельного государства крайне ограничены из-за особенностей механизма принятия решений в ИМО.

В российских документах стратегического планирования приоритет при разработке и реализации климатической политики, в том числе международной, отдается национальным интересам, связанным с охраной здоровья граждан, обеспечением охраны окружающей среды, а также национальной и продовольственной безопасности.

Стратегия ИМО 2023 ориентируется в первую очередь на необходимость достижения целевых показателей в среднем по отрасли без упора на национальные и региональные особенности и отклонения и без оценки достижения конечного результата от принимаемых действий, останавливаясь исключительно на достижении формальных параметров.

Существенным расхождением между российскими документами и Стратегией ИМО 2023 является подход к определению углеродной нейтральности. Российские документы стратегического планирования используют в этой связи терминологию, применяемую в рамках РККИК ООН, т.е. углеродная нейтральность – баланс антропогенных выбросов парниковых газов и их поглощения природными поглотителями.

В Стратегии ИМО 2023 и связанных документах ИМО углеродной нейтральности (чистых нулевых выбросов) не было дано определение ввиду расхождения в понимании этого термина применительно к судоходству между различными группами государств и невозможности на этапе разработки Стратегии ИМО 2023 достичь приемлемого решения по этому вопросу.

Соответственно, целевой показатель Стратегии ИМО 2023 о достижении чистого нулевого уровня выбросов парниковых газов в международном судоходстве примерно к 2050 г. или как можно ближе к этому сроку в настоящее время не имеет единообразной трактовки и используется как для обоснования полной декарбонизации отрасли к 2050 г., так и в контексте необходимости гибкого подхода, который обеспечит углеродную нейтральность в отрасли в районе середины века.

Помимо различий в терминологии, у Стратегии ИМО 2023 имеются расхождения с российскими профильными документами стратегического планирования в сроках достижения целевых показателей. Климатическая доктрина Российской Федерации ориентируется на 2060 год в качестве целевого срока достижения углеродной нейтральности российской экономики, тогда как Стратегия ИМО 2023 указывает на 2050 год. Предполагается, что Стратегия ИМО 2023 и российские документы стратегического планирования в области реагирования на климатические изменения должны конвертироваться в конкретные меры регулирования, соответственно, в рамках применимых правовых инструментов ИМО и на уровне национального регулирования.

Для Стратегии ИМО 2023 такая работа активно ведется, в частности, в 2024-2025 гг. предполагается провести пересмотр требований по индексам энергоэффективности существующих морских судов с целью возможного введения дополнительных мер контроля и обеспечения соответствия при низких уровнях эксплуатационной углеродоемкости.

В соответствии с утвержденным КЗМС планом работы по реализации Стратегии ИМО 2023 должны быть разработаны среднесрочные меры регулирования в области сокращения выбросов парниковых газов с судов, предполагающие введение глобального топливного стандарта с меха-

низмом поэтапного ужесточения, а также создание механизма тарификации выбросов, включая углеродный сбор, систему торговли выбросами и др.

В России также разработан ряд нормативных правовых актов в соответствии с документами стратегического планирования и в порядке реализации целевых показателей и мер, закрепленных в этих документах. Эти акты относятся к вопросам учета и, в перспективе, ограничения выбросов парниковых газов. Основа правового регулирования выбросов парниковых газов в России – Федеральный закон «Об ограничении выбросов парниковых газов»¹, а также акты, принятые во исполнение этого законодательного акта.

В Законе определены меры по ограничению выбросов парниковых газов, включая государственный учет выбросов, необходимость установления целевых показателей, поддержки деятельности по сокращению выбросов и увеличению поглощения парниковых газов. В качестве основных принципов Законом указана обязательность регулярного представления отчетов о выбросах организациями, на деятельность которых он распространяется, обязательность выполнения целевых показателей сокращения выбросов для экономики в целом и отраслей экономики, добровольность осуществления климатических проектов. Законом также предусмотрен механизм обращения углеродных единиц в целях стимулирования мероприятий по сокращению выбросов и увеличению поглощения парниковых газов. Подобные мероприятия (климатические проекты) реализуются, и углеродные единицы управляются посредством реестра, в котором числится около 40 климатических проектов, в основном связанных с сокращением выбросов при производстве электроэнергии и переработке минерального сырья.

К регулируемым законом организациям относятся организации, хозяйственная и иная деятельность которых, сопровождается выбросами парниковых газов в эквиваленте 50 тыс. тонн CO₂ в год, и соответствует производственным процессам, установленным Правительством РФ. Одним из таких производственных процессов является сжигание топлива на транспорте.

В свою очередь, в соответствии с требованиями Приложения VI Конвенции МАРПОЛ, каждое судно валовой вместимостью 5000 и более должно собирать данные по потребленному в течение календарного года топливу и представлять отчет в морскую администрацию флага судна, котораяставляет эти данные в систему

сбора данных ИМО. Соответствие предоставленных судном данных требованиям Конвенции МАРПОЛ подтверждается выдачей на судно удостоверения о соответствии. В России такое удостоверение выдается судам Российским морским регистром судоходства (РМРС), уполномоченным на классификацию и освидетельствование морских судов в соответствии с Кодексом торгового мореплавания РФ [8].

Суда, совершающие транспортную работу, т.е. суда перевозящие грузы или пассажиров, должны также на основании этих данных производить расчеты ежегодных показателей и рейтингов эксплуатационной углеродоемкости судна, которые подлежат проверке морской администрацией флага судна и подтверждению с выдачей удостоверения о соответствии. В расчете эксплуатационной углеродоемкости используется пересчет потребленного топлива в CO₂-эквивалент. Конкретные значения для пересчета – количество тонн CO₂ на тонну судового топлива в зависимости от вида топлива, содержатся в руководстве ИМО по расчету достигнутого конструктивного коэффициента энергоэффективности².

В России регулируемым организациям предписано ежегодно готовить и поставлять в соответствии с установленными механизмами отчеты о количестве выбросов CO₂-эквивалента в атмосферу.

В российских нормативных правовых актах не содержится четкого порядка количественного определения объемов выбросов регулируемыми организациями. Допускается учет по организации в целом или по одному, или нескольким структурным подразделениям или филиалам, объединенным в единую производственную цепочку. Подобная формула может означать для организаций в области морского транспорта возможность учета как флота компании в целом, так и отдельного судна или группы судов. В первом случае вполне реально превышение организацией установленного годового порога совокупных выбросов в 50 тыс. тонн CO₂ и, соответственно, ее попадание под определение регулируемой организации с необходимостью предоставления ежегодной отчетности по выбросам парниковых газов.

По имеющейся информации, Минприроды России в настоящее время ведется работа над проектом нового акта Правительства РФ, в котором будет изменен подход к определению регулируемых организаций. Предполагается использовать единый перечень отраслей взамен действующего перечня критериев, предусматривающего сочетание отраслей и производственных процессов. Соответственно, регулируемые организаци-

¹ Федеральный закон от 02.07.2021 N 296-ФЗ "Об ограничении выбросов парниковых газов" // Российская газета, № 147 - 148, 07.07.2021.

² Резолюция МЕРС.364(79)

ями будут считаться организации осуществляющие хозяйственную деятельность, которая сопровождается выбросами парниковых газов, масса которых эквивалентна 50 и более тыс. тонн CO₂ в год, среди прочего, в области деятельности морского транспорта и морского рыболовства.

Такие организации должны собирать данные и подавать ежегодную отчетность. На данный момент кроме подачи отчетности каких-либо национальных требований по ограничению или контролю выбросов парниковых газов не имеется. Вместе с тем, на Сахалине проводится эксперимент, предусматривающий не только отчетность, но и установление уполномоченным органом субъекта федерации квот на выбросы парниковых газов, необходимости внесения платы при превышении квот или начисления углеродных единиц на счет организации в случае осуществления по итогам отчетного периода деятельности с количеством выбросов парниковых газов ниже установленного порога.

Кроме того, необходимо отметить, что разработанные в России законодательные и стратегические меры не учитывают тенденций инновационных технологий в морском судоходстве, в частности, законодательное закрепление нового способа управления морским судно в автономном режиме [9].

Выводы и предложения.

В настоящее время имеются определенные разночтения в методиках пересчета для некоторых видов судового топлива в CO₂-эквивалент в российских документах и профильном руководстве ИМО. Как указано в правиле 28 Приложения VI Конвенции МАРПОЛ, необходимые расчеты должны проводиться с учетом применимых руководств ИМО, однако формально эти руководства не являются обязательными документами, и морские администрации флага судна могут учитывать положения руководств ИМО в своем национальном законодательстве в той мере, в которой сочтут необходимым. Но даже при таком подходе ни существующие нормативные правовые акты России, ни проектируемые акты, не учитывают рекомендаций ИМО. Российские судовладельцы будут вынуждены вести двойной учет выбросов парниковых газов с судов – один для отчетности ИМО, другой для национальной отчетности.

Анализ документов ИМО и российских стратегических и законодательных актов показывает существование требований дублирующего характера. Требования российских документов распространяются на хозяйствующих субъектов, в случае морского транспорта – это судовладельцы, если их суда по отдельности или в совокупности ежегодно выбрасывают более 50 тыс. тонн

CO₂-эквивалента в атмосферу. Требования касаются предоставления отчетности о выбросах потребленном топливе в ГИС «Энергоэффективность». В соответствии нормами Конвенции МАРПОЛ судовладельцы через морскую администрацию флага судна предоставляют сведения о потребленном топливе каждым судном в ином формате, чем это предусмотрено российским законодательством. В случае не предоставления сведений в ИМО судно не получит удостоверение о соответствии и в первом же иностранном порту захода будет задержано органами государственного портового контроля.

Дублирование требований Конвенции МАРПОЛ и национального законодательства приводит к повышенной административной нагрузке на судовладельцев [10], связанной с необходимостью учета и проведения расчетов выбросов с использованием различных методик, и подачи отчетов, составленных по различным формам. Решением указанной проблемы может быть интеграция методики и форм ИМО в национальное регулирование, но в этом случае потребуются механизм преобразования полученных сведений в формат, принятый в России. Другим подходом может быть признание российскими контролирующими органами отчетности, направляемой от имени судовладельцев в ИМО.

В перспективе, с целью исключения дублирования в рамках национального законодательства и международного регулирования, необходимо провести анализ результатов пересмотра Конвенции МАРПОЛ и учесть их при совершенствовании национальных требований по сокращению выбросов парниковых газов, а при обсуждении в ИМО проектов поправок к Конвенции МАРПОЛ провести работу по приведению таких поправок к соответствию российским нормам в возможной степени.

Речь идет не только о возможных изменениях в части обязательной отчетности в ИМО по потребленному топливу и углеродоемкости, но и о механизмах тарификации выбросов для организаций морского транспорта, в случае введения такого механизма в ИМО. В случае введения в субъектах Российской Федерации обязательных процедур обращения с углеродными единицами и квотирования выбросов по результатам эксперимента на Сахалине, целесообразно избежать множественной тарификации выбросов для организаций морского транспорта виду особой их юрисдикционности.

Конкретные способы устранения возможного дублирования требований в части тарификации выбросов целесообразно проработать после принятия соответствующих решений в ИМО, разработки связанных необходимых руководств ИМО

и процедур обращения с углеродными единицами, определения порядка функционирования механизма финансовых транзакций, связанных с тарификацией выбросов, и оценки применимости и выполнимости требований Конвенции МАРПОЛ для российского морского флота.

Список литературы:

- [1] Стровский Л.Е., Пахомов А.А. О сущности международных сделок в рамках киотского протокола // Вестник УГТУ-УПИ. Серия: Экономика и управление. 2004. № 10. С. 69-74. EDN: JUKKNR
- [2] Ситников, С. Л. Углеродное регулирование в России: истоки и особенности / С. Л. Ситников // Вестник евразийской науки. 2022. Т. 14. № 6. URL: <https://esj.today/PDF/44ECVN622.pdf>. EDN: BNKKAS
- [3] Марьин Е.В. Киотский протокол и Парижское соглашение по климату: история вопроса // Вопросы устойчивого развития общества. 2022. № 3. С. 336-340. EDN: EPNEDD
- [4] Ключев В.В. Морское право - как отрасль в российской правовой системе // Образование и право. № 6. 2024. С. 255-259. DOI: 10.24412/2076-1503-2024-6-255-259
- [5] Ключев В.В. Место морского права в системе отраслей российского права // Современное право. № 8. 2024. С. 45-51. DOI: 10.25799/NI.2024.40.77.008
- [6] Пинский А.С., Ключев В.В. Россия открывает автономное судоходство, правовые аспекты и особенности организации // Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике. № 3-4 (88-89). 2020. С. 8-14. EDN: VJKKRO
- [7] Редкоус В.М. Общая характеристика климатической доктрины Российской Федерации от 26 октября 2023 года // Актуальные проблемы административного права и процесса. № 2. 2023. С. 46-50.
- [8] Ключев В.В. К 25-летию Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации: история, настоящее, будущее // Транспортное право и безопасность. № 2(50). 2024. С. 99-109. EDN: GOPEID
- [9] Ключев В.В. Развитие законодательства в области автономного судоходства в Российской Федерации // Транспортное право и безопасность. № 4 (48). 2023. С. 74-89. EDN: PDPZNG

- [10] Ключев В.В. Административные барьеры на пути развития судоходства // Транспорт Российской Федерации. № 2 (75) 2018. С. 3-5. EDN: YXNLKM

Spisok literatury:

- [1] Strovskij L.E., Pahomov A.A. O sushchnosti mezhdunarodnyh sdelok v ramkah kiotskogo protokola // Vestnik UGTU-UPI. Seriya: Ekonomika i upravlenie. 2004. № 10. S. 69-74. EDN: JUKKNR
- [2] Sitnikov, S. L. Uglerodnoe regulirovanie v Rossii: istoki i osobennosti / S. L. Sitnikov // Vestnik evrazijskoj nauki. 2022. T. 14. № 6. URL: <https://esj.today/PDF/44ECVN622.pdf>. EDN: BNKKAS
- [3] Mar'in E.V. Kiotskij protokol i Parizhskoe soglasenie po klimatu: istoriya voprosa // Voprosy ustojchivogo razvitiya obshchestva. 2022. № 3. S. 336-340. EDN: EPNEDD
- [4] Klyuev V.V. Morskoe pravo - kak otrasl' v rossijskoj pravovoj sisteme // Obrazovanie i pravo. № 6. 2024. S. 255-259. DOI: 10.24412/2076-1503-2024-6-255-259
- [5] Klyuev V.V. Mesto morskogo prava v sisteme otraslej rossijskogo prava // Sovremennoe pravo. № 8. 2024. S. 45-51. DOI: 10.25799/NI.2024.40.77.008
- [6] Pinskij A.S., Klyuev V.V. Rossiya otkryvaet avtonomnoe sudohodstvo, pravovye aspekty i osobennosti organizacii // Transport Rossijskoj Federacii. Zhurnal o nauke, praktike, ekonomike. № 3-4 (88-89). 2020. S. 8-14. EDN: VJKKRO
- [7] Redkous V.M. Obshchaya harakteristika klimaticheskoy doktriny Rossijskoj Federacii ot 26 oktyabrya 2023 goda // Aktual'nye problemy administrativnogo prava i processa. № 2. 2023. S. 46-50.
- [8] Klyuev V.V. K 25-letiyu Kodeksa trgovogo moreplavaniya Rossijskoj Federacii: istoriya, nastoyashchee, budushchee // Transportnoe pravo i bezopasnost'. № 2(50). 2024. S. 99-109. EDN: GOPEID
- [9] Klyuev V.V. Razvitie zakonodatel'stva v oblasti avtonomnogo sudohodstva v Rossijskoj Federacii // Transportnoe pravo i bezopasnost'. № 4 (48). 2023. S. 74-89. EDN: PDPZNG
- [10] Klyuev V.V. Administrativnye bar'ery na puti razvitiya sudohodstva // Transport Rossijskoj Federacii. № 2 (75) 2018. S. 3-5. EDN: YXNLKM

