



Международно-правовые аспекты статуса и деятельности морских рыбопроизводных судов

DOI

Д-р юрид. наук, профессор **Д.К. Бекашев** – Московский государственный институт международных отношений (университет) Министерства иностранных дел Российской Федерации (МГИМО МИД России)

@dambek@yandex.ru

Ключевые слова:

морские рыбопроизводные суда, правовой статус, марикультура, морское судно, международное право, Конвенция ООН по морскому праву 1982 г., открытое море, исключительная экономическая зона, судоходство, законодательство Российской Федерации

Keywords:

marine fish farming vessels, legal status, mariculture, marine vessel, international law, 1982 UN Convention on the Law of the Sea, high seas, exclusive economic zone, shipping, legislation of the Russian Federation

INTERNATIONAL LEGAL ASPECTS OF THE STATUS AND ACTIVITIES OF MARINE FISH FARMING VESSELS

Doctor of Juridical Sciences, Professor **D.K. Bekyashev** – Moscow State Institute of International Relations (MGIMO MFA Russia)

The article provides information on a new type of marine vessels aimed at artificial fish farming in the sea, the construction of which is underway in a number of states. The operation of such vessels can be a huge breakthrough in the development of mariculture. The author proposed to call it “marine fish farming vessels”. The legal status of such vessels in accordance with the current international law are analyzed. The legal aspects of the use of marine fish farming vessels in the World Ocean are considered. Possible legal problems associated with the absence in Russian legislation of provisions on the status and activities of marine fish farming vessels in the Russian Federation are assessed.

Понятие «морское рыбопроизводное судно»

Как известно, марикультура или морская аквакультура – это выращивание рыбы в море, т.е. в морской водной среде. Производственный цикл некоторых видов, которые выращиваются из рыбопосадочного материала, получаемого в естественной среде, полностью осуществляется в море. Виды, которые выводятся из рыбопосадочного материала, получаемого в инкубаторах и питомниках, выпускаются в водоемы для марикультуры только на этапе подращивания [1].

В настоящее время появились и уже начали использо-

ваться новые типы морских судов, направленные на разведение рыбы. Это совершенно новое явление в морском судоходстве. Развитие научно-технического прогресса и появившиеся технологии позволяют строить морские суда, главная задача которых состоит в осуществлении марикультуры в промышленных масштабах вдали от морского побережья. При этом они, являясь плавучими объектами, могут осуществлять плавание и деятельность как в пределах вод, находящихся под национальной юрисдикцией (территориальное море, прилегающая зона и исключительная экономическая зона),

так и за их пределами (то есть в открытом море). Эксплуатация рыбозаводных судов может стать огромным прорывом в развитии марикультуры. Думается, что те государства, которые будут эксплуатировать их, сделают значительный шаг вперед в этом направлении.

Отметим, что на данный момент не введено в оборот официальное единообразное наименование таких судов. Их называют по-разному: «плавучие фермы», «суда-аквафермы», «суда для выращивания рыбы» и др. Как представляется, подобные суда уместно именовать «морские рыбозаводные суда» по аналогии с используемыми в морском праве терминами «морские рыболовные суда», «морские транспортные суда» и т.д. Приведем несколько примеров их создания и эксплуатации.

Так, немецкая инжиниринговая компания «Next Generation Cargo» планирует к 2023 г. начать разводить лосося на борту пяти 540-футовых судов (около 165 метров), которые смогут производить 5,5 млн фунтов лосося в год (около 2,5 млн кг). Сообщается, что первый гигант под названием «Quadriga» уже строится на китайской верфи. Гигантское судно-ферма будет получать мальков с европейских заводов по разведению лосося и выращивать их до товарного размера в морских садках, находящихся внутри судна. Поскольку суда будут плавать в открытом море, им не понадобится лицензия для разведения рыбы.

Судно «Quadriga» будет работать на солнечной и ветровой энергии, что позволит максимально свободно выбирать наиболее благоприятные для выращивания рыбы маршруты. «Next Generation Cargo» утверждает, что суда будут использовать систему контролируемого кормления, что предотвратит попадание остатков кормов в океан.

В свою очередь, норвежская компания «Pure Atlantic AS» планирует построить еще более крупное судно для выращивания рыбы длиной 1600 футов (примерно 488 метров). Она описывает его как самое большое судно в мире. Оно будет приводиться в движение ветряными турбинами, установленными на задней части судна, а вода будет течь сквозь корпус во встроенные каналы садков для рыбы.

И немецкая, и норвежская компании надеются, что их проекты произведут революцию в сфере грузоперевозок и аквакультуры [2].

Нетрудно догадаться, что основным государством, которое не жалеет средств на строительство таких судов, является Китай. Эта страна уже многие годы занимает первое место в мире по объемам аквакультуры и, в частности, марикультуры [3]. Китай считает строительство и эксплуатацию рыбозаводных судов чрезвычайно важной и перспективной технологией, называя их интеллектуальными рыбозаводными хозяйствами. При этом финансирование их строительства осуществляется за счет государственных средств.

Так, например, эта страна планирует построить целую армаду таких судов. Первое судно

В статье представлена информация о новом типе морских судов, направленных на разведение рыбы в море, строительство которых в настоящее время ведется в ряде государств. Эксплуатация таких судов может стать огромным прорывом в развитии марикультуры. Автором предложено именовать их как «морские рыбозаводные суда». Проанализирован правовой статус таких судов, в соответствии с действующим международным правом. Рассмотрены правовые аспекты использования рыбозаводных судов в Мировом океане. Оценены возможные правовые проблемы, связанные с отсутствием в российском законодательстве положений о статусе и деятельности рыбозаводных судов в Российской Федерации.

«Guoxin 101» уже спущено на воду 6 ноября 2020 г. в порту Тайчжоу и направилось в Восточно-Китайское море, где проходит испытания. Судно для разведения рыбы оснащено подводными камерами, датчиками и системами автоматического кормления. Идея состоит в том, чтобы разводить рыбу далеко в море, где отходы могут быть легко смыты океанскими течениями. Постоянный поток чистой морской воды будет наполнять резервуары на борту судна. Компания «Qingdao Conson Group», являясь собственником судна, собирается начать с выращивания лосося и желтого горбыля.

Следующим шагом станет строительство 100 тысячетонного судна размером с нефтяной танкер класса Aframax. Планируется строительство 50 таких судов, и тогда флот сможет выращивать до 200 тысяч тонн рыбы в год [4]. По оценкам специалистов, выращенная на таком судне рыба может показывать хорошее состояние роста в течение длительного периода времени в морской воде подходящей температуры и солености. Цикл ее размножения также будет сокращен, а качество улучшено. При этом, имея длину 249,9 метра, ширину 45 метров и расчетную скорость 10 узлов, судно способно избегать тайфунов, красных приливов и других суровых погодных условий и стихийных бедствий, проводя марикультурные операции в морях по всему миру. Ожидается, что годовая производительность 50 строящихся судов превысит 11 млрд юаней (1,68 млрд долл. США) [5].

Отметим, что Китай сталкивается с тем, что традиционное для него выращивание лосося в Желтом и Восточно-Китайском морях является довольно проблемным мероприятием. Прежде всего, из-за колебаний температуры воды в море. Поэтому Китай заинтересован в применении совершенных технологий, например, в разведении рыбы в других районах Мирового океана, лучше подходящих для этого, на соответствующих рыбозаводных судах.

Для определения правового статуса рыбозаводных судов уместно рассмотреть понятие морского судна в соответствующих международных договорах.

В международном морском праве нет единого понятия «морское судно». Содержание определения термина «судно» в разных международных договорах носит различный характер, который зависит от сферы применения такого договора (например, в области торгового мореплавания или рыболовства). Встречаются различные определения термина «морское судно», в зависимости от целей того или иного международного договора и предмета регулирования. Примечательно, что в Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. не дается определения термина «судно».

В то же время, например, в Конвенции о международных правилах предупреждения столкновений судов в море 1972 г. термин «судно» означает все виды плавучих средств, включая не водоизмещающие суда и гидросамолеты, используемые или могущие быть использованными в качестве средств передвижения по воде.

Конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 г. закрепляет, что термин «суда» означает водные суда любого вида, куда включаются суда на воздушной подушке и плавучие суда, независимо от того, являются ли они самоходными или нет.

В соответствии со ст. 1 Международной конвенции о спасании 1989 г. «судно» означает любое судно или плавучее средство, либо любое другое сооружение, способное осуществлять плавание.

Конвенция о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 г. относит к «судам» только морские суда за исключением судов на воздушной подушке (ст. 1).

Согласно Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 г., понятие «судно» включает любое морское судно и плавучее средство любого типа, фактически перевозящее нефть наливом в качестве груза (ст. 1).

В ст. 1(b) Международной конвенции об унификации некоторых правил относительно ответственности, вытекающей из столкновения судов внутреннего плавания 1960 г., указано, что к судам приравниваются гидроглиссеры, плоты, паромы и подвижные части понтонных мостов, а также землечерпалки, краны, элеваторы – все плавучие средства или приспособления подобно-го вида.

Если в морских международных договорах, регулирующих имущественные отношения, понятие «судно» имеет, как правило, ограниченные рамки, то в конвенциях технического характера это понятие может быть значительно шире. Например, согласно Правилу 3 Международных правил предупреждения столкновений судов в море 1972 г. (МППСС-72), слово «судно» означает все виды плавучих средств, включая не водоизмещающие суда и гидросамолеты, используемые или могущие быть использованными в качестве средств передвижения по воде. Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. (МАРПОЛ-73/78) определяет суд-

но, как эксплуатируемое в морской среде судно любого типа и включает подводные суда, плавучие средства, а также стационарные или плавучие платформы (ст.2).

Согласно ст. 3 Конвенции о международной спутниковой связи 1976 г. (ИНМАРСАТ), определение судна включает эксплуатируемое в морской среде судно любого типа, в частности, постоянно закрепленные платформы.

В соответствии с Соглашением между Российской Федерацией и Арабской Республикой Египет о сотрудничестве в области морского транспорта 1997 г., «судно» означает любое торговое судно, зарегистрированное на территории соответственно России или Египта и плавающее под флагом одного из этих государств в соответствии с его законодательством.

Конвенция МОТ о труде в морском судоходстве 2006 г. под термином «судно» понимает любое судно, кроме судов, которые плавают исключительно во внутренних водах, в пределах защищенных вод или в непосредственной к ним близости, либо в районах действия портовых правил.

В Конвенции МОТ о труде в рыболовном секторе 2007 г. используется также термин «рыболовное судно» или «судно», которое означает все суда или катера любого типа, независимо от формы собственности, используемые или планируемые к использованию в целях промыслового рыболовства.

В Соглашении о мерах государства порта по предупреждению, сдерживанию и ликвидации незаконного, несообщаемого и нерегулируемого промысла 2009 г. термин «судно» означает любое судно любого типа или плавучее средство, оборудованное для использования или предназначенное для использования на промысле или связанной с промыслом деятельности.

Исходя из определений понятия «судно» в ряде международных конвенций, видно, что все они указывают на сферу использования судна, что позволяет рассматривать назначение плавучего сооружения в качестве первого функционального признака понятия «судно».

В настоящее время невозможно дать исчерпывающий перечень видов использования судов, ибо многообразие форм деятельности человека в Мировом океане потребовало создания судов самых разных назначений: буровых, судов снабжения, обслуживающих буровые установки, гигантских танкеров, баржевозов, газовозов, танкеров для химикалий, судов на подводных крыльях, судов на воздушной подушке, накатных судов, грузовых буксируемых и самоходных составов, различных типов промысловых, транспортных, исследовательских подводных судов, включая специальные подводные спасательные суда, суда для сбора нефтепродуктов, крановые суда, земснаряды, плавучие судоремонтные мастерские и др. [6]

Кроме того, сейчас появились многочисленные плавучие объекты, использование которых связано не только с торговым мореплаванием, но



и с добычей полезных ископаемых, сбором различных гидрометеорологических сведений, исследованием морского дна, авиацией, космосом и пр.

Нет сомнений, что рыбопроизводные суда также являются морскими судами, имеющими для этого все необходимые характеристики и признаки.

Разумеется, в таком случае на рыбопроизводные суда распространяются все установленные международным правом требования. В частности, согласно нормам международного морского права, любое судно должно иметь национальность, судовые документы, флаг. Без этих признаков судно может быть признано пиратским и подлежит аресту. Между судном и государством флага должна существовать реальная связь [7]. Под национальностью судна следует понимать его государственную принадлежность, устанавливаемую в соответствии с тем, властям какого государства судно подчинено и закон какого государства на него распространяется. Из факта предоставления судну национальности вытекает исключительность юрисдикции государства, флаг которого несет судно и в открытом море [8]. Кроме того, в отношении рыбопроизводных судов должны действовать соответствующие международные требования по безопасности, по предотвращению загрязнения морской среды, по условиям труда, по охране человеческой жизни на море, по спасанию и т.д.

Правовые аспекты использования рыбопроизводных судов в Мировом океане

Указанные примеры строительства рыбопроизводных судов свидетельствуют о том, что судовладельцы планируют использовать их преимущественно в районах открытого моря. Поскольку такие суда – новое явление в мировом судоходстве и аквакультуре, то возникает резонный вопрос о правомерности их использования в рай-

онах, находящихся за пределами национальной юрисдикции, с позиций международного права.

Согласно ст. 87 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., открытое море открыто для всех государств, как прибрежных, так и не имеющих выхода к морю. Данным международным договором закреплён принцип свободы открытого моря, который является нормой *jus cogens*, т.е. императивной нормой международного права. Такие принципы являются обязательными для всех государств, независимо от того, участвуют ли они в Конвенции 1982 г. или нет [9].

Если говорить о рыболовстве в открытом море, то правовой режим свободы рыболовства раскрыт в статьях 116-120 Конвенции 1982 г. (раздел 2 части VII). Все государства имеют право на то, чтобы их граждане занимались рыболовством в открытом море. Однако такая свобода не является абсолютной и ограничивается тремя обстоятельствами: а) договорными обязательствами государств; б) правами и обязанностями, а также интересами государств; в) положениями раздела 2 части VII Конвенции 1982 г.

Рыбоводство и рыболовство – это, как известно, разные понятия с различным правовым регулированием. Отметим, что в Конвенции 1982 г. и других международных договорах по морскому праву нет упоминания о рыбопроизводной деятельности в море, как и соответствующего правового регулирования.

При этом, среди шести свобод открытого моря Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. закрепила также свободу судоходства. Это означает, что, являясь морскими, рыбопроизводные суда могут передвигаться беспрепятственно в этом морском пространстве. Таким образом, ничто не мешает с правовой точки зрения использовать рыбопроизводные суда в открытом море.

Несмотря на то, что по заверениям указанных выше судовладельцев, они планируют использо-

вать рыбообразные суда в открытом море, тем не менее нельзя исключать возможные попытки и намерения осуществлять их эксплуатацию в исключительных экономических зонах прибрежных государств.

В связи с этим возникает вопрос о том, будут ли являться такие действия правомерными с позиций международного права?

Как известно, согласно ст. 56 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., прибрежное государство в исключительной экономической зоне имеет: а) суверенные права в целях разведки, разработки и сохранения природных ресурсов как живых, так и неживых в водах, покрывающих морское дно, на морском дне и в его недрах, а также в целях управления этими ресурсами и в отношении других видов деятельности по экономической разведке и разработке указанной зоны, таких как производство энергии путем использования воды, течений и ветра; б) юрисдикцию, предусмотренную в соответствующих положениях данной Конвенции, в отношении создания и использования искусственных островов, установок и сооружений; морских научных исследований; защиты и сохранения морской среды; в) другие права и обязанности, предусмотренные Конвенцией 1982 года.

В свою очередь, в соответствии со ст. 58 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., в исключительной экономической зоне прибрежного государства все другие государства, как прибрежные, так и не имеющие выхода к морю, пользуются при определенных условиях свободами судоходства и полетов, прокладки подводных кабелей и трубопроводов и другими правомерными, с точки зрения международного права, видами использования моря, относящимися к этим свободам, такими как связанные с эксплуатацией судов, летательных аппаратов и подводных кабелей и трубопроводов, и совместимыми с другими положениями данной Конвенции.

Таким образом, Конвенцией 1982 г. закреплена свобода судоходства в исключительной экономической зоне прибрежного государства для всех судов всех государств. Значит, рыбообразным судам ничто не мешает осуществлять судоходство в этом морском пространстве.

Кроме того, рыбообразная деятельность не является рыболовством, а значит требования ст. 56 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. на нее не распространяются. Иными словами, прибрежное государство обладает соответствующими суверенными правами в отношении «диких» морских живых ресурсов исключительной экономической зоны, но не тех, которые планируется разводить на иностранных рыбообразных судах. Поскольку это не рыболовство, то получать соответствующее разрешение на осуществление такой деятельности от прибрежного государства также не нужно.

Однако, как представляется, есть некоторые правовые основания для того, чтобы прибрежное государство имело возможность воздействия на иностранные рыбообразные суда в своей исключительной экономической зоне.

В частности, согласно ст. 58. Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., государства при осуществлении своих прав и выполнении своих обязанностей по данной Конвенции в исключительной экономической зоне должны образом учитывать права и обязанности прибрежного государства и соблюдают законы и правила, принятые прибрежным государством в соответствии с положениями настоящей Конвенции и другими нормами международного права.

Помимо этого, обладая суверенными правами в целях сохранения живых ресурсов исключительной экономической зоны, прибрежное государство вправе предъявлять претензии (при должном обосновании с экологической и биологической точек зрения) в том случае, если деятельность таких судов негативно влияет на состояние запасов морских живых ресурсов и морскую экологию. В настоящее время не представляется возможным иметь точное представление о том, может ли деятельность таких судов нанести соответствующий экологический ущерб живым ресурсам или морской среде, например, в случае выбросов или других антропогенных воздействий.

В то же время, по мнению Всемирного фонда дикой природы (WWF), марикультура (а именно разведение лососевых видов в садках в морской воде) несет в себе следующие значительные экологические угрозы:

а) органическое загрязнение (эвтрофикация) – избыток питательных веществ из пищи и экскрементов рыбы с лососевых ферм повышают уровень содержания органики в воде, образуются донные отложения, что крайне негативно отражается на морских экосистемах;

б) химическое загрязнение – на фермах используются противопаразитарные препараты, средства для очистки от обрастаний, антибиотики, кормовые красители, которые могут иметь непредсказуемые последствия для морских организмов и здоровья человека;

в) генетическое загрязнение – сбывший выращенный лосось может конкурировать с дикими рыбами и скрещиваться с местными дикими стадами, ухудшая генетическое разнообразие лососей;

г) инфекционные болезни (вирусные, бактериальные) и паразиты (лососевая вошь, гиродактилус), которые могут передаваться диким популяциям лососей [9].

Таким образом, если исключительной экономической зоне прибрежного государства будет нанесен аналогичный урон или осуществлен какой-либо сброс загрязняющих веществ, в результате деятельности иностранного рыбообразного судна, то прибрежное государство может предъявлять соответствующие претензии судовладельцу, государству флага и предпринимать меры правового характера в отношении такого судна, предусмотренные ст. 73, 217, 218, 220 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.

Правовые проблемы, связанные с возможной деятельностью рыбопроизводных судов в Российской Федерации

Строительство и ввод в эксплуатацию рыбопроизводных судов порождает ряд других правовых вопросов, как с позиций международного права, так и с позиций российского законодательства.

Прежде всего, возникает вопрос: к какому типу судов отнести рыбопроизводные суда в Российской Федерации? Таких судов у нас пока нет, но в перспективе их строительство, фрахт, приобретение и эксплуатация возможны.

В российском законодательстве (ст. 7 КТМ РФ) под судном понимается самоходное или несамоходное плавучее сооружение, используемое в целях торгового мореплавания. В свою очередь под судами рыбопромыслового флота понимаются обслуживающие рыбопромысловый комплекс суда, используемые для рыболовства, а также примотранспортные, вспомогательные суда и суда специального назначения.

Естественно, о рыбопроизводных судах в КТМ РФ и иных российских нормативных правовых актах каких-либо норм нет. В частности, непонятно, в каком реестре рыбопроизводные суда должны регистрироваться. В связи с этим возникает резонный вопрос: следует ли заранее вводить в российское законодательство нормы об этом?

Реальность такова, что в ближайшем будущем в нашей стране эксплуатация таких судов вряд ли будет осуществляться. В связи с этим прямо сейчас вносить соответствующие изменения и дополнения в законодательство Российской Федерации, думается, нет острой необходимости. Однако законодателю следует быть готовым к этому, иначе может возникнуть ситуация, при которой такие суда появятся, однако их статус и деятельность не будут урегулированы правовыми нормами, что создаст серьезные проблемы.

Еще один важный вопрос, связанный со статусом рыбопроизводных судов, заключается в правовом положении рыболовов, т.е. тех лиц, которые трудятся на таких судах. Однозначно, что они не являются моряками и рыбаками, поскольку их деятельность не подпадает под определения «моряк», закрепленное в Конвенции МОТ о труде в морском судоходстве 2006 г. и «рыбак», отраженное в Конвенции МОТ о труде в рыболовном секторе 2007 г. [11].

Рыбовод – это принципиально иная профессия. Поскольку в законодательстве Российской Федерации правовое положение таких судов не определено, то каким образом будут регулироваться трудовые отношения рыболовов и судовладельца? Если рыболов работает на суше, то это одно, а если он работает на рыбопроизводном судне, то это совершенно другое. В данном случае рыболов является членом экипажа судна, внесен в судовую роль, имеет определенные права и обязанности в качестве члена экипажа, предусмотренные законодательством и трудовым договором. Кроме того, поскольку в России права и обязанности членов экипажей судов регулируются уставами службы на морских и рыболовных

судах, то к какой категории в таком случае отнести рыболовов, т.к. рыбопроизводные суда не относятся ни к той, ни к другой категории?

Отметим, что и в международном праве статус рыболовов на рыбопроизводных судах также не определен, в отличие от моряков и рыбаков, работающих на торговых и рыболовных судах. Очевидно, что такие правовые пробелы в ближайшем будущем потребуются устранить.

ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ

1. Состояние мирового рыболовства и аквакультуры. Меры по повышению устойчивости. Рим. ФАО, 2020.
1. The state of world fisheries and aquaculture. Measures to increase sustainability. Rome. FAO, 2020.
2. Лосося планируют разводить на гигантских парусниках - URL: <https://fishretail.ru/news/kitay-lososya-planiruyut-razvodit-nagigantskih-parusnikah-414896> (дата обращения 01.08.2021).
2. Salmon is planned to be bred on giant sailboats - URL: <https://fishretail.ru/news/kitay-lososya-planiruyut-razvodit-nagigantskih-parusnikah-414896> (accessed 01.08.2021).
3. Состояние мирового рыболовства и аквакультуры. Меры по повышению устойчивости. Рим. ФАО, 2020.
3. The state of world fisheries and aquaculture. Measures to increase sustainability. Rome. FAO, 2020.
4. Международное рыбное обозрение. Информационный бюллетень. – № 33 (100) декабрь – 2020. С. 9.
4. International Fish Review. Newsletter. - No. 33 (100) December - 2020. p. 9.
5. Construction begins on world's first 100,000-tonne intelligent fish farming vessel in Qingdao – URL: <https://www.globaltimes.cn/content/1210431.shtml> (дата обращения 25.10.2021).
6. Loughry T. Drillships extend the search // Surveyor. – 1986. – № 3. – Pp. 27-32.
7. Бекашев Д.К. Понятие «удобного» флага в международном морском праве. // Морское право и страхование. – 2021. – № 2. – С. 6-16.
7. Bekyashev D.K. The Concept of the flag of convenience in international Maritime law. // Maritime Law and Insurance. - 2021. - No. 2. - Pp. 6-16.
8. Колодкин А.Л. Национальность морского судна и принцип реальной связи // Советский ежегодник международного права, 1961. – Москва: Издательство АН СССР, 1962.
8. Kolodkin A.L. Nationality of a sea vessel and the principle of real communication // Soviet Yearbook of International Law, 1961. - Moscow: Publishing House of the USSR Academy of Sciences, 1962.
9. Бекашев К.А. К вопросу о современном правовом режиме рыболовства в открытом море / К.А. Бекашев, Д.К. Бекашев // Рыбное хозяйство. – 2020. – №4. – С. 26-32.
9. Bekyashev K.A. on the contemporary legal regime of fisheries in the high seas / K.A. Bekyashev, D.K. Bekyashev // Fisheries. – 2020. – No. 4. – Pp. 26-32.
10. Позиция WWF России по вопросу садковой аквакультуры (рыбоводства) – URL: <https://wwf.ru/about/positions/sadkovaya-akvakultura-ryborazvedenie/> (дата обращения 25.10.2021).
10. WWF position of Russia on the issue of cage aquaculture (fish farming), available at: <https://wwf.ru/about/positions/sadkovaya-akvakultura-ryborazvedenie/> (accessed 25.10.2021).
11. Бекашев Д.К. Конвенция МОТ о труде в рыболовном секторе. Постатейный комментарий. – М.: Изд-во ВНИРО, 2008.
11. Bekyashev D. K. ILO Convention on work in the fishing sector. Article-by-article commentary. - Moscow: VNIRO Publishing House, 2008.