

**В рамках дискуссии**

DOI: 10.23932/2542-0240-2019-12-5-160-176

# Сотрудничество в области портового контроля в Арктике как инструмент реализации Полярного кодекса

**Андрей Андреевич ТОДОРОВ**

кандидат юридических наук, научный сотрудник  
Национальный исследовательский институт мировой экономики и  
международных отношений им. Е.М. Примакова РАН, 117997, Профсоюзная ул.,  
д. 23, Москва, Российская Федерация  
E-mail: atodorov85@gmail.com  
ORCID: 0000-0002-0105-329X

**ЦИТИРОВАНИЕ:** Тодоров А.А. (2019) Сотрудничество в области портового контроля в Арктике как инструмент реализации Полярного кодекса // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. Т. 12. № 5. С. 160–176. DOI: 10.23932/2542-0240-2019-12-5-160-176

Статья поступила в редакцию 20.04.2019.

**АННОТАЦИЯ.** *Интенсификация судоходства в Арктике требует от стран региона принятия мер, направленных на минимизацию возникающих рисков. Речь идет, прежде всего, о необходимости обеспечить соблюдение судами требований международного права в области безопасности судоходства и защиты окружающей среды.*

*Вступивший в силу в 2017 г. Полярный кодекс установил минимальные стандарты для судов, осуществляющих плавание в тяжелых условиях Арктики и Антарктики, в сфере безопасности судоходства и предотвращения загрязнения морской среды. Вместе с тем, кодекс возлагает ответственность за надлежащее исполнение требований на администрацию государства, под флагом которого судно осуществляет плавание. В целом такое положение вещей соответствует меж-*

*дународному праву, согласно которому всю ответственность за соблюдение судном международных стандартов несет государство флага. Однако полярное судоходство представляет собой особый вид деятельности, который требует соответствующего опыта и знаний, в том числе от властей государства, осуществляющих контроль. Проблема усугубляется тем, что в арктических водах суда плавают зачастую под «удобными» флагами, государства которых не в состоянии осуществлять надлежащий контроль.*

*Одной из возможных эффективных мер по обеспечению соблюдения судами в Арктике норм Полярного кодекса является разработка механизма регионального портового контроля. Практика создания подобных инструментов на региональном уровне получила широкое применение и высоко оценивается меж-*

дународной морской организацией. Реализация механизма портового контроля в Арктике потребует налаживания системы инспекций судов на предмет соответствия стандартам Полярного кодекса, обмена информацией между участниками о судах-нарушителях и погодных условиях в различных районах Арктики. Важным элементом арктического механизма должно стать привлечение неарктических стран из Азии и Северной Европы, поскольку в случае с транзитным плаванием через Северный Ледовитый океан без захода в прибрежные государства последними портами отправления являются страны именно этих регионов. В качестве альтернативы создания нового арктического механизма портового контроля рассматривается вариант расширения мандата уже существующих. Однако такое решение будет сопряжено с большими трудностями и не обеспечит необходимое представительство всех заинтересованных стран.

**КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:** Арктика, международное право, Конвенция ООН по морскому праву, Полярный кодекс, безопасность судоходства, защита морской среды, портовый контроль, региональное сотрудничество

## Введение

С отступлением многолетних льдов Северного Ледовитого океана традиционно связывают интенсификацию судоходства в Арктике [Загорский, Бекяшев, Глубоков, Саваськов, Хмелева 2012, с. 25]. Прежде всего, растет объем перевозок добытых на арктических месторождениях углеводородов и других минеральных ресурсов, увеличивается активность рыболовецких флотилий в арктических морях. Внушительными темпами растет круизный туризм в

Арктике, при котором суда с туристами намеренно приводятся в покрытые льдом районы [Nilsen 2018].

Вместе с новыми экономическими возможностями изменение климата приносит новые риски для безопасности в Арктике, в том числе для одного из главных ее морских маршрутов – Северного морского пути (СМП), пролегающего вдоль российского побережья. К неволевым угрозам в сфере морской безопасности в Арктике относятся чрезвычайные происшествия на море, создающие опасность жизни и здоровью людей (столкновение и выход из строя судов, аварии на добычных платформах, стихийные бедствия и т.п.); угрозы экосистемам и морской среде, возникающие в результате негативного воздействия на них человеческой деятельности (разливы нефти, переэксплуатация живых ресурсов и т.п.), и др. [Гудев 2016, с. 73].

Последствия аварии крупного судна в Арктике можно представить на примере инцидента, произошедшего в марте 2019 г. с круизным лайнером Viking Sky. У судна отказали двигатели во время сильного шторма у западного побережья Норвегии. На борту Viking Sky находились почти 1,4 тыс. чел., которых эвакуировали спасательные службы в течение суток [В Норвегии назвали причину аварии судна Viking Sky 2019]. Этот инцидент происходил в относительно несложных условиях отсутствия льда, и можно предположить, что последствия подобной аварии в более суровых ледовых условиях были бы куда тяжелее.

Осознавая, что принять адекватные меры по реагированию на подобные угрозы в одиночку невозможно, государства региона стремятся взаимодействовать между собой в этой сфере. Примерами такого взаимодействия могут служить, в частности, принятые в последние годы соглашения госу-

дарств – членов Арктического совета о сотрудничестве в авиационном и морском поиске и спасании (2011), о сотрудничестве в сфере готовности и реагирования на загрязнение моря нефтью (2013), о международном научном сотрудничестве (2017), Соглашение о предотвращении нерегулируемого промысла в открытом море в центральной части Северного Ледовитого океана (2018). Существенным вкладом в международное регулирование судоходства в водах Арктики явилась разработка Международного кодекса безопасности судов, осуществляющих плавание в полярных водах (далее – Полярный кодекс<sup>1</sup>).

## Полярный кодекс

Обсуждение идеи разработки обязательных правил плавания в арктических водах в Международной морской организации (далее – ИМО) началось в 1993 г. [Вылегжанин, Иванов, Дудыкина 2015, с. 45]. В 2009 г. три из пяти прибрежных государств Арктики (Дания, Норвегия и США) выступили в ИМО с предложением о разработке юридически обязывающего Полярного кодекса [Медников 2016].

В результате длительной работы ИМО приняла Полярный кодекс частями в ноябре 2014 г. Резолюцией MSC.386(94)<sup>2</sup> и в мае 2015 г. резолюцией MEPC.264(68)<sup>3</sup>. Кодекс частично (части «I–A» и «II–A») имеет статус инструмента обязательного характера,

приданный ему через соответствующие поправки к Международной конвенции 1974 г. по охране человеческой жизни на море (СОЛАС-74), Международной конвенции о предотвращении загрязнения с судов 1973 г., измененной Протоколом 1978 г. (МАРПОЛ-73/78) и др. Вместе с тем, Кодекс содержит и необязательные положения – части «I–B» и «II–B» являются своего рода «дополнительным руководством» к исполнению каждой из обязательных частей Кодекса [Вылегжанин, Иванов, Дудыкина 2015, с. 51]. Полярный кодекс вступил в силу 1 января 2017 г. Поправки применяются ко всем новым судам, построенным после вступления Кодекса в силу, а к построенным до этой даты – после 1 января 2018 г.

В соответствии с Преамбулой Полярного кодекса он разработан с целью дополнить существующие инструменты ИМО, чтобы повысить безопасность эксплуатации судов и ограничить ее влияние на людей и окружающую среду в удаленных, уязвимых и потенциально отличающихся суровым климатом полярных водах. Полярный кодекс имеет ряд ограничений. Его действие не распространяется на суда, принадлежащие или эксплуатируемые государствами и используемые только для правительственных некоммерческих целей. Помимо этого, его положения, касающиеся безопасности судоходства, не будут распространяться на суда, не подпадающие под положения Конвенций СОЛАС<sup>4</sup>. Кодекс состоит из введения и двух частей и включает, как

1 International Code for Ships Operating in Polar Waters (Polar Code) // IMO // <http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/polar/Documents/POLAR%20CODE%20TEXT%20AS%20ADOPTED.pdf>, дата обращения 19.04.2019.

2 IMO Resolution MSC.386(94) (2014) // IMO, November 21, 2014 // <http://docs.cntd.ru/document/420376047>, дата обращения 19.04.2019.

3 Resolution MEPC.264(68) (2015) // IMO, May 15, 2015 // [http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Marine-Environment-Protection-Committee-\(MEPC\)/Documents/MEPC.264\(68\).pdf](http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Marine-Environment-Protection-Committee-(MEPC)/Documents/MEPC.264(68).pdf), дата обращения 19.04.2019.

4 Согласно правилу 3 Конвенции СОЛАС, ее положения не применяются к военным кораблям и военным транспортам; грузовым судам валовой вместимостью менее 500 рег.т; рыболовным судам и прогулочным яхтам и др. Кроме того, положения Конвенции СОЛАС, если не предусмотрено иное, применяются только к судам, совершающим международные рейсы.

отмечалось выше, обязательные требования в области безопасности судоходства и защиты морской среды и рекомендации.

Полярный кодекс, безусловно, стал важным вкладом в обеспечение безопасности судоходства в Арктике. Значение документа заключается в гармонизации требований к конструкции судов, квалификации экипажа, а также стандартов в области предотвращения загрязнения морской среды [Вылегжанин, Иванов, Дудыкина 2015, с. 57]. Однако эффективность положений Полярного кодекса во многом зависит от эффективности механизмов их реализации.

В этой связи необходимо отметить, что Кодекс был подвергнут критике, в частности, за то, что документ основан на методе так называемых целевых стандартов. Главным недостатком такого подхода является *перенесение стадии принятия решения на уровень государства флага, классификационного общества, судовладельца, технического менеджера и т.п.* [Медников 2016].

Эксперты отмечают [Медников 2016], что в отношении безопасности плавания в полярных водах это обстоятельство может иметь негативные последствия. Полярное судоходство является особым видом деятельности, который требует специальных знаний и опыта, доступных относительно малому кругу специалистов. Условия Арктики и Антарктики настолько суровы и специфичны по сравнению с обычными условиями мореплавания, что применение обычных стандартов к конструкции и оборудованию судна, его снабжению и экипажу в полярных водах создает неприемлемый уровень рисков, т.к. на первоначальном этапе решение будет приниматься лицами, не обладающими достаточным опытом. То обстоятельство, что именно администрация государства флага судна

(уполномоченная организация) принимает решение о готовности конкретного судна и экипажа к эксплуатации в конкретное время, в конкретных районах полярных вод, несет существенные риски для безопасности судоходства в полярных водах.

Вместе с тем данная ситуация в целом соответствует общему положению международного права, согласно которому первичная ответственность за безопасность судоходства лежит на государстве флага, под которым ходит судно. В соответствии со ст. 94 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. государство флага осуществляет свою юрисдикцию и контроль за судами под его флагом. Государство флага должно принимать меры, необходимые для обеспечения соответствия судна действующим международным стандартам в области безопасности судоходства. Ст. 94 Конвенции содержит перечень таких мер. Они касаются ведения регистра судов, которые ходят под флагом государства, контроля годности судов к плаванию с точки зрения конструкции, оборудования и комплектования судов квалифицированным экипажем и капитанами, проведения инспекций судов и др. Соответствующие меры принимаются с учетом общепринятых международных правил. Кроме этого, государства принимают надлежащие меры, чтобы судам, которые ходят под их флагом, запрещалось плавание до тех пор, пока они не будут в состоянии выйти в море с соблюдением международных норм и стандартов (ст. 217 Конвенции 1982 г.).

На практике многие государства флага делегируют свои полномочия по контролю над судами определенным организациям, уполномочивая их проводить инспекции и выдачи сертификатов судам [Yang 2017, p. 6]. Такая возможность предусмотрена Конвенциями СОЛАС (правила 6 и 12 Главы I) и

МАРПОЛ (правило 6 и 7.2 Приложения I). Тем не менее общая ответственность остается за администрацией государства флага.

Ситуация с контролем за выполнением международных стандартов в области безопасности судоходства и предотвращения загрязнения морской среды, в частности положений Полярного кодекса, усугубляется одной из самых актуальных международно-правовых проблем [Колодкин, Гуцуляк, Боброва 2007, с. 521] – практикой «открытой регистрации» судов или «удобных» флагов. Использование «удобных» флагов ведет к ослаблению способности и стремления судовладельцев выполнять международные минимальные стандарты на судах, а также перечисленные выше обязанности, предусмотренные Конвенцией 1982 г. [Там же, с. 40]. Для судовладельцев в странах с высокими налогами перевод судов под «удобный» флаг является «налоговым раем», поскольку в странах открытой регистрации некоторые налоги вообще отсутствуют, а имеющиеся несопоставимо низки. Кроме того, в странах «открытой регистрации» действуют мягкие технические требования к судам (к примеру, Сент-Винсент и Гренадины называют «мусорным ящиком» мирового торгового флота), низкие требования в части заработной платы моряков, продолжительности рабочего дня [Там же, с. 523].

В настоящее время насчитывается около 30 государств с открытым регистром. Свыше 51% мирового тоннажа зарегистрировано под удобными флагами – как и почти половина из терпящих бедствие судов. Главными странами «открытой регистрации» являются Панама, Либерия, Маршалловы острова, Мальта, Багамские острова<sup>5</sup>.

На этом фоне, безусловно, важную роль в выстраивании эффективного механизма реализации международных инструментов в области безопасности судоходства играет **государственный портовый контроль**. В случаях, когда администрации государств флагов, классификационные общества и судовладельцы не в состоянии или не стремятся выполнять свои обязанности, последним средством контроля является контроль со стороны государства, в чьи порты заходит судно.

## Портовый контроль

Правовые основания для портового контроля закреплены в ряде положений международного права. Акватории морских портов являются частью внутренних вод прибрежного государства, а значит находятся под полным его суверенитетом и юрисдикцией [Молодцов 1987, с. 54]. Конвенция 1982 г. предоставляет прибрежным государствам право устанавливать определенные требования, чтобы предотвращать и сохранять под контролем загрязнения морской среды, в качестве условия для захода иностранных судов в их порты (п. 3 ст. 211). Конвенция описывает полномочия государств порта по инспектированию иностранных судов и расследованию случаев нарушения требований по защите морской среды (ст.ст. 218–219). В частности, государство, которое установило, что судно, находящееся в одном из его портов, нарушает международные нормы и стандарты, касающиеся годности судов для плавания, и тем самым создает угрозу нанесения ущерба морской среде, впра-

<sup>5</sup> Данные за 2018 г. см. Review of Maritime Transport, 2018, United Nations Conference on Trade and Development: [https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2018\\_en.pdf](https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2018_en.pdf), дата обращения 19.04.2019.

ве принимать административные меры, чтобы предотвратить выход этого судна в море. Помимо этого, в Конвенции СОЛАС закреплено, что каждое судно, находящееся в порту другого государства, подлежит контролю должностных лиц последнего с целью проверки наличия действительного свидетельства безопасности (правило 19 Главы I). Если при проверке обнаруживается, что свидетельство недействительно, портовое государство принимает меры, чтобы судно не вышло в плавание до устранения факторов, препятствующих безопасному мореплаванию. Конвенция МАРПОЛ также предусматривает возможность и необходимость портового контроля и инспектирования судов с целью проверки соответствия состояния судна установленным требованиям по предотвращению загрязнения морской среды (п. 2 ст. 5 и п. 2 ст. 6 Конвенции МАРПОЛ).

Эффективность портового контроля была признана ИМО. В 2011 г. организация разработала процедуру контроля судов государством порта<sup>6</sup>, представляющую собой руководство по проведению портовых инспекций, выявлению нарушений и применению соответствующих мер. Еще раньше, в 1991 г., ИМО приняла резолюцию А.682(17), призывающую государства заключать региональные соглашения в отношении портового контроля в сотрудничестве с ИМО<sup>7</sup>. Полезность регионального взаимодействия заключается в том, что судно, направляющееся в то или иное государство, обычно заходит в порты других государств региона, и координация уси-

лий этих стран по инспекции судов и выявлению нарушителей существенно упрощает достижение конечной цели и снимает необходимость проверять судно более одного раза. Каждый участник регионального инструмента участвует в формировании централизованной базы данных проводимых инспекций и судов-нарушителей, к которой имеют доступ остальные участники соглашения. В настоящее время в мире существует 9 механизмов регионального портового контроля, действующих на основе меморандумов о взаимопонимании (МОВ)<sup>8</sup>. Они охватывают регионы Европы и Северной Атлантики, Азии и Тихого океана, Латинской Америки, Карибского бассейна, Западной и Центральной Африки, Черного моря, Средиземного моря, Индийского океана и Персидского залива. Помимо этого, США реализуют одностороннюю программу портового контроля. *Однако в отношении арктических вод отсутствуют какие-либо региональные механизмы портового контроля.*

Для оценки перспектив учреждения инструмента портового контроля для Арктики и проведения возможных аналогий рассмотрим региональные механизмы Северной Атлантики (Парижский МОВ) и Тихого океана (Токийский МОВ). В силу географической близости этих регионов к Арктике существует большая вероятность, что значительная доля судов, задействованных в международном судоходстве в Арктике (особенно в транзитном), будут заходить или выходить из портов стран – участников одного из двух данных региональных механизмов.

6 Procedures for Port State Control, 2011, adopted by Resolution A.1052(27) (2011) // IMO, November 30, 2011 // [http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/Indexofimoresolutions/documents/a%20-%20assembly/1052\(27\).pdf](http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/Indexofimoresolutions/documents/a%20-%20assembly/1052(27).pdf), дата обращения 19.04.2019.

7 Resolution A.682(17) Regional Co-Operation in the Control of Ships and Discharges (1991) // IMO, November 6, 1991 // [http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Assembly/Documents/A.682\(17\).pdf](http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Assembly/Documents/A.682(17).pdf), дата обращения 19.04.2019.

8 Port State Control // IMO // <http://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/PortStateControl.aspx>, дата обращения 19.04.2019.

**Парижский МОВ.** Механизм портового контроля в Североатлантическом регионе образовался в 1978 г. с заключением Гаагского меморандума, зафиксировавшего договоренности между странами Западной Европы о взаимодействии по реализации международных стандартов в области трудовых отношений, предусмотренных Конвенцией Международной организации труда 1976 г. №147<sup>9</sup>. Развитием Гаагского меморандума стало подписание 14 государствами Парижского меморандума в 1982 г. В настоящее время его участниками являются 27 государств, включая страны ЕС, Норвегию, Исландию, Россию и Канаду. Хотя США не являются участником меморандума, страна обладает статусом наблюдателя в Парижском МОВ (как и в Токийском), а система портового контроля США более-менее соотносится с действующими региональными инструментами [Molenaar 2014, p. 285].

Парижский МОВ не содержит положений, явно формулирующих *регион действия документа*. Тем не менее раздел 9.2 предусматривает, что присоединиться к механизму могут органы власти, ответственные за судоходство, европейских прибрежных государств, а также прибрежных государств северной части Атлантического океана от Северной Америки до Европы<sup>10</sup>. Такая формулировка позволяет участвовать в меморандуме практически всем государствам арктического региона. Канада, имеющая порты на побережье как Атлантического океана, так и Тихого, в 2009 г. включила свои тихоокеанские порты в механизм Парижского МОВ [Molenaar 2014, p. 285].

Парижский МОВ, как и другие региональные механизмы, опирается не на национальные нормы государств-участников, а на *действующие положения международных соглашений*. В частности, парижский документ перечисляет 17 соглашений, устанавливающих стандарты в области безопасности судоходства и предотвращения загрязнения морской среды, среди которых конвенции МАРПОЛ и СОЛАС, протоколы к ним, Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г., Международные правила предупреждения столкновений судов в море 1972 г., конвенции Международной организации труда, Международная конвенция о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими 2004 г. и др.

*Цель механизма* – исключить плавание судов, не отвечающих международным стандартам<sup>11</sup>. Меморандум состоит из основного текста и 12 приложений, в которых стороны договариваются о выполнении инспекционных процедур и расследований нарушений, об обмене информацией и др.

*Система портового контроля* устроена следующим образом. Информационная база в отношении судов построена на присвоении каждому судну, заходящему в порт, профиля риска (ship risk profile). Профиль риска является основой для определения приоритетов инспектирования, его интервалов и объема. Суда могут иметь профили «высокий риск», «стандартный риск», «низкий риск». Профиль риска подлежит регулярному пересмотру, принимая во внимание возраст судна, историю инспекций за последние 36 месяцев и др.

9 A Short History of the Paris MoU on PSC // Paris MoU // <https://www.parismou.org/about-us/history>, дата обращения 19.04.2019.

10 Paris Memorandum of Understanding on Port State Control // Paris MoU // <https://www.parismou.org/inspections-risk/library-faq/memorandum>, дата обращения 19.04.2019.

11 Organisation // Paris MoU // <https://www.parismou.org/about-us/organisation>, дата обращения 19.04.2019.

В случае обнаружения в ходе инспекции нарушений международных стандартов, при которых создается угроза безопасности судоходства, здоровью экипажа, загрязнения окружающей среды, судно может быть задержано до момента устранения причин нарушения (п. 3.4 Меморандума). В случае невозможности устранить неполадки в порту портовые власти могут разрешить судну направиться на ближайшую доступную судоремонтную верфь (п. 3.8). Все связанные с этим издержки несет судовладелец или оператор судна (п. 3.11).

Меморандум предусматривает ряд ситуаций, при которых судно может быть закрыт доступ в порты стран-участниц документа<sup>12</sup>:

1. Когда судно задерживалось 3 раза в течение 36 месяцев. Это правило относится к судам под флагом государства, занесенного в черный список меморандума. Судам под флагом государства из серого списка доступ может быть закрыт при трехкратном задержании в течение 24 месяцев.
2. Когда судно покидает порт, несмотря на решение портовых властей о его задержании.
3. Когда судно не заходит на судоремонтную верфь, указанную в решении о задержании.

Черный, серый и белый списки государств флага публикуются ежегодно с учетом профиля инспекций и задержаний за последние три календарных года и утверждаются Комитетом Парижского МОВ (п. 10 приложения 7 Меморандума). В черном списке находятся госу-

дарства, суда под флагом которых имеют высокий риск задержания, в белом списке – соответственно, государства с низким риском, серый список охватывает государства между черным и белым списками. Суды под флагом государств из черного списка подвергаются более частым инспекциям по сравнению с другими. Это подразумевает серьезные риски финансовых потерь (прямые издержки на исправление возможных недостатков и упущенная выгода), поэтому государства стремятся не попадать в черный список.

Меморандум предусматривает проведение регулярных семинаров и тренингов для обучения персонала, ответственного за проведение портового контроля, в странах-участницах (п. 7.3 Меморандума).

Ежегодно в портах государств – участников Парижского МОВ проводится более 18000 инспекций судов под иностранным флагом<sup>13</sup>.

Парижский МОВ сам по себе является «джентльменским соглашением», которое *не налагает на участников юридических обязательств*. Тем не менее Евросоюз принял ряд директив, которые содержат уже обязательные для стран-участниц нормы в этой сфере [Yang 2017, p. 13]. Так, Директива 95/21/ЕС 1995 г. предусматривает, что государства-члены должны проводить портовые инспекции как минимум 25% всех судов под иностранным флагом, входящих в их порты<sup>14</sup>. В 2002 г. Европейская Комиссия приняла поправки к данной директиве (директивы 2001/105/ЕС и 2001/106/ЕС). Введенные положения включают, в частности, возможность запрещать заход в порты го-

12 Banning // Paris MoU // <https://www.parismou.org/inspections-risk/library-faq/banning>, дата обращения 19.04.2019.

13 Organisation // Paris MoU // <https://www.parismou.org/about-us/organisation>, дата обращения 19.04.2019.

14 Council Directive 95/21/EC Maritime safety: International Standards for Pollution Prevention and Shipboard Living and Working Conditions (Port State Control) (1995) // European Council, June 19, 1995 // <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=LEGISSUM%3A124072>, дата обращения 19.04.2019.



сударств-участников судам, подвергавшимся многочисленным задержаниям вследствие нарушений стандартов безопасности [Yang 2017, p. 13]. Однако все перечисленные юридически обязательные положения, естественно, не относятся к членам Парижского МОВ, не участвующим в ЕС.

**Токийский МОВ.** Меморандум<sup>15</sup> был заключен в декабре 1993 г. в Токио. В настоящее время его участниками являются портовые власти 21 государства, включая Россию, Канаду, Китай, Японию и Республику Корея. Среди наблюдателей присутствуют США.

*Цель Токийского МОВ* – содействие укреплению безопасности судоходства в Азиатско-Тихоокеанском регионе путем выявления судов – нарушителей международных стандартов. Меморандум также содержит более конкретный целевой показатель – достичь инспекций 80% всех судов, осуществляющих мореплавание в регионе и заходящих в порты стран-участниц (п. 1.4 Меморандума). В 2017 г. этот показатель составил 70% (более 31 000 инспекций)<sup>16</sup>.

Токийский инструмент содержит практически схожий список применяемых международных конвенций, что и Парижский. Аналогично Парижскому механизму устроены процедуры проведения инспекций, задержаний, ведения черных, серых и белых списков [Yang 2017, p. 15]. Меморандум предусматривает создание цифровой информационной системы, направленной на обмен информацией между государствами-членами в отношении инспек-

ций, задержаний, черных и серых списков и т.д. Система администрируется с территории России (п. 6.6).

Вместе с тем между двумя региональными механизмами имеются различия. Во-первых, состав участников Токийского документа, в отличие от Парижского с более ровным составом участников, включает как развитые, так и развивающиеся государства, уровень экономических и политических возможностей которых значительно различается. По этой причине в рамках Азиатско-Тихоокеанского механизма более развита, чем в Европе, система ежегодных тренингов [Mansell 2009, p. 76]. Во-вторых, разброс вклада государств в выполнение задач Токийского механизма также значительно по сравнению с европейским [Mansell 2009, p. 78]. Так, в 2017 г. 40% всех инспекций в рамках Токийского меморандума пришлось всего лишь на два государства: Китай (23%) и Японию (17%). Многие страны-участницы не достигли 1%<sup>17</sup>. При этом Сингапур и Гонконг, будучи одними из самых загруженных портов в мире, имеют одни из самых низких процентов инспекций, поскольку не обладают достаточными ресурсами и квалифицированным персоналом для инспектирования огромного потока заходящих судов [Mansell 2009, p. 78]. В Европе разброс вклада государств не такой существенный: в 2017 г. Италия, Испания, Великобритания и Россия имели примерно по 8% из всей совокупности произведенных инспекций, у остальных стран меньшие показатели<sup>18</sup>.

15 Memorandum of Understanding on Port State Control in the Asia-Pacific Region (1994) // Tokyo MOU // <http://www.tokyo-mou.org/doc/Memorandum%20rev18.pdf>, дата обращения 19.04.2019.

16 Annual Report on Port State Control in the Asia-Pacific Region (2017) // Tokyo MOU // <http://www.tokyo-mou.org/doc/ANN17.pdf>, дата обращения 19.04.2019.

17 Annual Report on Port State Control in the Asia-Pacific Region (2017) // Tokyo MOU // <http://www.tokyo-mou.org/doc/ANN17.pdf>, дата обращения 19.04.2019.

18 Annual Report Port State Control (2017) // Paris MoU // <https://www.parismou.org/2017-paris-mou-annual-report-“safeguarding-responsible-and-sustainable-shipping”>, дата обращения 19.04.2019.

## Возможные варианты портового контроля для Арктики и СМП

Арктические государства уже поднимали вопрос создания регионально-го механизма портового контроля для Северного Ледовитого океана. Так, в рекомендации № 5 доклада Арктического совета к министерской встрече в Кируне (Швеция) в 2013 г. отмечалась необходимость рассмотреть возможности по совершенствованию механизмов имплементации мер ИМО в отношении Арктики и положений Полярного кодекса после его вступления в силу, включая создание в рамках ИМО руководства по портовому контролю и/или расширение существующих региональных механизмов [Final Report of the Arctic Ocean Review Project 2013].

Развитие возможностей портового контроля с точки зрения обеспечения безопасности судоходства и защиты морской среды актуально и для Северного морского пути. Хотя международный транзитный поток по СМП на сегодняшний момент не достигает каких-либо значительных величин, а перспективы его роста в среднесрочной перспективе достаточно туманны, Россия и другие арктические государства должны быть готовы к реализации положений Полярного кодекса [Zagorski 2015, p. 228]. Статистика судоходства по СМП говорит о том, что в его акваторию уже сейчас нередко заходят суда под «удобным» флагом. По нашим расчетам<sup>19</sup>, за 2017 г. из 664 судов, подавших заявления на получение разрешения на вход в акваторию СМП, 47 имели «удобный» флаг (около 7%). В 2018 г. из 808 поступивших заявок – 55 судов

под «удобным» флагом (тоже около 7%). О проблемах с соблюдением такими судами международных стандартов мы писали выше. При этом 42 судна (то есть еще 7%) ходили под флагом государств из приарктических регионов – Европы (Австрия, Германия, Норвегия, Дания, Нидерланды, Китай, Польша, Португалия, Франция, Финляндия) и Азии (Китай, Гонконг). К слову, статистика за 2018 г.<sup>20</sup> показывает, что из 16 отказов Администрации СМП в выдаче разрешений 5 пришлось на суда под флагами Европы (Австрия) или Азии (Гонконг), а также под «удобными» флагами (Антигуа и Барбуда, Кипр, Мальта). Основная причина отказа – «отсутствует копия свидетельства судна полярного плавания». При этом администрация СМП ограничена в мерах по проверке выполнения судами международных требований – она не проводит инспекций, проверяя лишь документы, и может на основании проверки отказать в выдаче разрешений или занести судно в список нарушителей.

В этих условиях портовый контроль представляется эффективным средством выявления в Арктике судов, нарушающих положения международных конвенций, и в частности Полярного кодекса. *Причем поскольку в случае с транзитными рейсами судов по СМП или другим маршрутам без захода в порты прибрежных арктических государств речь идет о том, что последними портами перед отправкой являются города северной Европы или Азии, возникает необходимость вовлечения в механизм арктического портового контроля государств соответствующих регионов.* В этом контексте следует согласиться с авторами предло-

19 Поступившие заявления // ФГБУ Администрация Северного Морского Пути // [http://www.nsr.ru/ru/rassmotrenie\\_zayavleniy/perechen\\_zayavlenii.html](http://www.nsr.ru/ru/rassmotrenie_zayavleniy/perechen_zayavlenii.html), дата обращения 19.04.2019.

20 Отказы в выдаче разрешения на плавание судна в акватории Северного морского пути // ФГБУ Администрация Северного Морского Пути // [http://www.nsr.ru/ru/rassmotrenie\\_zayavleniy/otkazu.html?year=2018](http://www.nsr.ru/ru/rassmotrenie_zayavleniy/otkazu.html?year=2018), дата обращения 19.04.2019.

жений к дорожной карте развития Российской международной сотрудничества в Арктике, призывающих выработать скоординированный подход арктических стран совместно с нерегionalными государствами к регулированию судоходства в регионе [Вылегжанин, Гуреев, Малеев, Буник, Филиппенкова 2013, с. 39].

Исходя из этого, можно рассматривать две альтернативные возможности:

- 1) расширение мандата существующих механизмов – либо Парижского МОВ, либо Токийского МОВ;
- 2) создание нового регионального механизма портового контроля для Арктики.

**1. Расширение мандата существующих региональных механизмов портового контроля.** Существует высокая вероятность того, что большая доля судов, задействованных в международном судоходстве в Арктике, будут заходить или выходить из портов стран – участников одного из двух региональных механизмов – Парижского и Токийского МОВ [Molenaar 2014, p. 285]. Если выбирать из двух инструментов для встраивания «арктического мандата», очевидно, что предпочтение будет отдано европейскому, в первую очередь по причине его большей эффективности (как описано выше, он обладает более консолидированным составом участников, равномерным распределением вклада стран в общее количество инспекций и т.д.). Преимуществом Парижского МОВ является также «полуобязательный» характер действия его положений за счет их дублирования в документах Евросоюза (это, конечно, не относится к членам Меморандума, не входящим в ЕС). Участники данного механизма обладают большими экономическими и финансовыми возможностями и более четко оформленным

стремлением укреплять безопасность судоходства в регионе [Elserafy 2016, p. 42]. Кроме того, участниками Парижского МОВ являются 7 из 8 арктических государств, а 8-е (США с их схожей национальной программой портового контроля) является наблюдателем, тогда как Токийский МОВ охватывает лишь 2 арктических государства (Россию и Канаду).

Очевидно, что в случае выбора этого подхода необходимо будет особым образом расширять компетенцию и район действия Комитета Парижского МОВ, вводить отдельные положения относительно проверки выполнения судами стандартов Полярного кодекса перед отправкой в арктические воды, обеспечить обучение портового персонала в отношении стандартов полярного судоходства и т.д. России, возможно, целесообразно будет последовать примеру Канады и объявить все свои порты на тихоокеанском побережье частью данного механизма [Molenaar 2014, p. 286].

Однако основным недостатком этого варианта будет отсутствие контроля в случаях, когда последними портами перед отправкой судна в воды Арктики будут порты Азиатско-Тихоокеанского региона [Molenaar 2014, p. 286] (при выборе Токийского МОВ аналогичная ситуация сложится в отношении региона северной Европы). Сопряжение же двух механизмов в один, как представляется, с технической точки зрения будет сложнее создания нового. Кроме того, изменение мандата и района действия Парижского МОВ вызовет необходимость согласовывать эту процедуру между всеми 27 участниками механизма [Elserafy 2016, p. 42], включая тех, которые имеют минимальное отношение к судоходству в Арктике. Это потребует также решения США присоединиться к европейскому инструменту, чего это государство до сих пор делать

не стремилось. В таких условиях более рациональным представляется второй вариант.

**2. Создание нового арктического механизма портового контроля.** Данный подход будет предполагать, что его участники – пять государств, побережье которых выходит в воды Северного Ледовитого океана (Дания, Канада, Норвегия, Россия, США), три арктических государства с портами в приарктических водах – со значительным упором на Исландию, с учетом перспектив развития данной страны в крупный трансарктический портовый хаб [Molenaar 2014, p. 286], с желательным вовлечением неарктических стран из Североатлантического (Великобритания, Нидерланды, Германия, Франция, Бельгия и др.) и Азиатско-Тихоокеанского региона (КНДР, Республика Корея, Япония, Китай и др.) по указанным выше причинам.

Примечательно, что потенциальный состав арктического механизма значительно совпадает с составом государств – членов (8 арктических государств) и наблюдателей (13 неарктических государств<sup>21</sup>) Арктического совета (АС). Арктический совет является ключевым форумом международного сотрудничества в регионе по вопросам устойчивого развития и защиты окружающей среды [Загорский 2015, с. 98]. Одна из его рабочих групп – Рабочая группа по защите арктической морской среды (РАМЕ) – занимается непосредственно вопросами защиты арктической морской среды, в том числе от загрязнения с судов<sup>22</sup>. В 2009 г. РАМЕ

опубликовала доклад об оценке арктического судоходства<sup>23</sup>, в котором рекомендовала арктическим государствам совместно поддерживать усилия, предпринимаемые ИМО в рамках укрепления режима безопасности судоходства и защиты морской среды от загрязнения в Арктике, в том числе путем реализации портового контроля.

АС и РАМЕ в этой связи могли бы инициировать процесс создания инструмента портового контроля, разработки его основных параметров и консолидации потенциальных участников (при том понимании, что пока не все неарктические государства, способные внести существенный вклад в арктический портовой контроль, являются наблюдателями в АС), координации разрабатываемых мер с ИМО. Возможно, АС целесообразно будет рассмотреть создание соответствующей целевой группы [Загорский 2016, с. 17] и включить в его обсуждение заинтересованные страны-наблюдателей. При этом необходимо учитывать, что Арктический совет не уполномочен принимать юридически обязательные решения. Три панарктических соглашения, заключенные к настоящему моменту<sup>24</sup>, не заключались Арктическим советом, хотя и разрабатывались в его рамках [Molenaar 2014, p. 287] (в соответствующих целевых группах). С другой стороны, в случае с портовым контролем речь пойдет скорее о необязательном меморандуме о взаимопонимании, по аналогии с Токийским и Парижским. Арктический МОВ мог бы закрепить единые процедуры инспекти-

21 На данный момент наблюдателями в АС являются Франция, Германия, Нидерланды, Польша, Испания, Великобритания, Китай, Италия, Япония, Республика Корея, Сингапур, Индия, Швейцария (<https://arctic-council.org/index.php/ru/about-us/arctic-council/observers>, дата обращения 19.04.2019).

22 About PAME // PAME // <https://www.pame.is/index.php/shortcode/about-us>, дата обращения 19.04.2019.

23 Arctic Marine Shipping Assessment Report (2009) // PAME // [https://www.pame.is/images/03\\_Projects/AMSA/AMSA\\_2009-report/AMSA\\_2009\\_Report\\_2nd\\_print.pdf](https://www.pame.is/images/03_Projects/AMSA/AMSA_2009-report/AMSA_2009_Report_2nd_print.pdf), дата обращения 19.04.2019.

24 По сотрудничеству в авиационном и морском поиске и спасании (2011), в сфере готовности и реагирования на загрязнение моря нефтью (2013), укрепления международного научного сотрудничества в Арктике (2017).

рования судов, в том числе на предмет наличия свидетельства судна полярного плавания, создания профилей риска, ведения черных, серых и белых списков, принятия возможных мер пресечения и устранения нарушений Полярного кодекса и обмена информацией о судах-нарушителях между участниками. Важной составляющей документа должно стать налаживание обмена информацией о погодных и ледовых условиях в различных районах Арктики. Нынешняя система прогнозирования далека от совершенства (используются 90-дневные прогнозы, в то время как условия в Арктике меняются очень быстро), тогда как подобная информация может иметь решающее значение для оценки портовыми властями соответствия ледового класса судна и квалификации экипажа текущим условиям плавания в полярных водах [Zagorski 2015, p. 226].

При этом необходимо еще раз подчеркнуть, что в подобных механизмах государства обычно опираются на *международные* стандарты, а не национальные требования [Yang 2017, p. 22]. Поэтому речь идет об установлении механизма унифицированной реализации в Арктике инструментов *международного права*, включая Полярный кодекс, но не национального режима плавания по СМП, установленного Россией. Несмотря на это, создание подобного регионального инструмента, как представляется, станет существенным вкладом в укрепление безопасности судоходства и защиты морской среды Арктики и Северного морского пути.

## Список литературы

В Норвегии назвали причину аварии судна Viking Sky (2019) // ТАСС. 27 марта 2019 // <https://tass.ru/proisshestiya/6265973>, дата обращения 19.04.2019.

Вылегжанин А.Н., Гуреев С.А., Малеев Ю.Н., Буник И.В., Филиппенкова М.О. (2013) Предложения к дорожной карте развития международно-правовых основ сотрудничества России в Арктике // Российский совет по международным делам. Рабочая тетрадь № 6 // <https://drive.google.com/file/d/1J618vu1Pay71JvJAvgGI-aalVSiKPAZO/view>, дата обращения 19.04.2019.

Вылегжанин А.Н., Иванов Г.Г., Дудыкина И.П. (2015) Полярный кодекс (оценки и комментарии в зарубежных правовых источниках) // Московский журнал международного права. № 4. С. 43–60. DOI: 10.24833/0869-0049-2015-4-43-60

Гудев П.А. (2016) Невоенные угрозы безопасности в Арктике // Мировая экономика и международные отношения. Т. 60. № 2. С. 72–82 // [https://www.imemo.ru/jour/meimo/index.php?page\\_id=1248&file=https://www.imemo.ru/files/File/magazines/meimo/02\\_2016/72-82\\_Gudev\\_.pdf](https://www.imemo.ru/jour/meimo/index.php?page_id=1248&file=https://www.imemo.ru/files/File/magazines/meimo/02_2016/72-82_Gudev_.pdf), дата обращения 19.04.2019.

Загорский А.В. (ред.) (2015) Международно-политические условия развития Арктической зоны Российской Федерации. М.: Магистр.

Загорский А.В. (2016) Россия и США в Арктике // Российский совет по международным делам. Рабочая тетрадь № 30 // <https://russiancouncil.ru/upload/Russia-USA-Arctic-Paper30-ru.pdf>, дата обращения 19.04.2019.

Загорский А.В. Бекашев Д.К., Глубоков А.И., Саваськов П.В., Хмелева Е.Н. (2012) Арктика. Предложения к дорожной карте международного сотрудничества // Российский совет по международным делам. Доклад № 7 // <https://russiancouncil.ru/activity/publications/arktika-predlozheniya-k-dorozhnoy-karte-mezhdunarodnogo-sotr/>, дата обращения 19.04.2019.

Колодкин А.Л., Гуцуляк В.Н., Боброва Ю.В. (2007) Мировой океан. Между-

народно-правовой режим. Основные проблемы. М.: Статут.

Медников В.А. (2016) Полярный кодекс. Попытка критического осмысления // Российский совет по международным делам. 13 октября 2016 // [http://russiancouncil.ru/common/upload/6\\_Mednikov.pdf](http://russiancouncil.ru/common/upload/6_Mednikov.pdf), дата обращения 19.04.2019.

Молодцов С.В. (1987) Международное морское право. М.: Международные отношения.

Elsefary S. (2016) Enhancing the Role of Arctic port States in Ensuring Maritime Safety and Combating Vessel-source Pollution in the Arctic Region. Master Thesis in Law of the Sea, September, 2016. The Arctic University of Norway // <https://pdfs.semanticscholar.org/f199/f1e14842348a4e3993a29e5f3b4306133420.pdf>, дата обращения 19.04.2019.

Final Report of the Arctic Ocean Review Project (2013) // 8th Arctic Council Ministerial Meeting, Kiruna, Sweden, May 15, 2013 // <https://oarchive.arctic-council.org/bitstream/handle/11374/67/AOR%20Final%20report%202013.pdf?sequence=1&isAllowed=y>, дата обращения 19.04.2019.

Mansell J. (2009) Port State Control in the Asia-Pacific Region: Issues and Challenges // Australian Journal of Maritime and

Ocean Affairs, vol. 1, no 3, pp. 73–87. DOI: 10.1080/18366503.2009.10815641

Molenaar E.J. (2014) Options for Regional Regulation of Merchant Shipping Outside IMO, with Particular Reference to the Arctic Region // Ocean Development & International Law, vol. 45, no 3, pp. 272–298. DOI: 10.1080/00908320.2014.929474

Nilsen T. (2018) Arctic Cruise Ship Boom // The Barents Observer, May 22, 2018 // <https://thebarentsobserver.com/en/travel/2018/05/arctic-cruise-ship-boom>, дата обращения 19.04.2019.

Yang J. (2017) The Implementation of Port State Control under the Maritime Labour Convention, 2006. Dissertations, World Maritime University // [https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1581&context=all\\_dissertations](https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1581&context=all_dissertations), дата обращения 19.04.2019.

Zagorski A. (2015) Implementation of the Polar Code // The Arctic in World Affairs: a North Pacific Dialogue on the Arctic in the Wider World (2015 North Pacific Arctic Conference Proceedings) (eds. Young O., Kim J., Kim Y.), Busan: Korea Maritime Institute; Honolulu: East-West Center, pp. 215–233 // <https://www.eastwestcenter.org/system/tdf/private/2015arctic.pdf?file=1&type=node&id=35834>, дата обращения 19.04.2019.

**Under Discussion**

DOI: 10.23932/2542-0240-2019-12-5-160-176

# Arctic Port State Control as a Tool of Enforcement of the Polar Code

**Andrey A. TODOROV**

PhD in Law, Research Fellow

Primakov National Research Institute of World Economy and International Relations of the Russian Academy of Sciences, 117997, Profsoyuznaya St., 23, Moscow, Russian Federation

E-mail: atodorov85@gmail.com

ORCID: 0000-0002-0105-329X

**CITATION:** Todorov A.A. (2019) Arctic Port State Control as a Tool of Enforcement of the Polar Code. *Outlines of Global Transformations: Politics, Economics, Law*, vol. 12, no 5, pp. 160–176 (in Russian). DOI: 10.23932/2542-0240-2019-12-5-160-176

Received: 20.04.2019.

**ABSTRACT.** *Intensification of Arctic shipping requires the regional states to take appropriate measures aimed at mitigation of emerging risks. This relates to ensuring the compliance by vessels with the relevant provisions of international law in the field of safety of navigation and protection of the marine environment.*

*The Polar code, which entered into force in 2017, set the minimum safety and environmental standards for the vessels navigating in the severe waters of the Arctic and the Antarctic. However, under the Code the responsibility for ensuring compliance with the requirements rests with the administration of the flag state. In general, this reflects the approach of the international law, according to which the flag state is fully responsible for ensuring that a vessel under its flag meets international standards. Nevertheless, polar shipping represents a special kind of activities, which requires special experience and skills, including of the flag state administration carrying out the control. The problem is aggravated by the fact that vessels navigate in the Arctic waters often under a flag*

*of convenience, with states not being able to perform a proper control.*

*One of the potential efficient measures to ensure the compliance with the provisions of the Polar Code by vessels in the Arctic is the development of a regional port state control mechanism. Such instruments are widely used on the regional level and are highly valued by the International Maritime Organization. Implementation of an Arctic port state control mechanism will require development of a vessel inspections system aimed at ensuring compliance with the Polar Code standards, exchange of information between participating states, in particular on non-compliant vessels and weather forecasts in specific areas of the Arctic. An important element of the Arctic mechanism should be engaging of non-arctic states from Asia and Northern Europe, given that states from these regions would be the ports of departure in case of a transit passage through the Arctic Ocean without entering the Arctic coastal states' ports. An option of extending the mandate and scope of existing port state control mechanisms is also considered*

as an alternative to creating a new one specifically for the Arctic. However, this approach would entail more difficulties and would not ensure the needed involvement of all parties concerned.

**KEY WORDS:** Arctic, international law, UN Convention on the Law of the Sea, Polar Code, safety of navigation, protection of the marine environment, port state control, regional cooperation

## References

- Elserafy S. (2016) *Enhancing the Role of Arctic port States in Ensuring Maritime Safety and Combating Vessel-source Pollution in the Arctic Region*. Master Thesis in Law of the Sea, September, 2016, The Arctic University of Norway. Available at: <https://pdfs.semanticscholar.org/f199/f1e-14842348a4e3993a29e5f3b4306133420.pdf>, accessed 19.04.2019.
- Final Report of the Arctic Ocean Review Project (2013). *8th Arctic Council Ministerial Meeting*, Kiruna, Sweden, May 15, 2013. Available at: <https://oarchive.arctic-council.org/bitstream/handle/11374/67/AOR%20Final%20report%202013.pdf?sequence=1&isAllowed=y>, accessed 19.04.2019.
- Gudev P.A. (2016) Non-military Treaties to the Arctic Security. *World Economy and International Relations*, vol. 60, no 2, pp. 72–82. Available at: [https://www.imemo.ru/jour/meimo/index.php?page\\_id=1248&file=https://www.imemo.ru/files/File/magazines/meimo/02\\_2016/72-82\\_Gudev\\_.pdf](https://www.imemo.ru/jour/meimo/index.php?page_id=1248&file=https://www.imemo.ru/files/File/magazines/meimo/02_2016/72-82_Gudev_.pdf), accessed 19.04.2019 (in Russian).
- Kolodkin A.L., Gutsulyak V.N., Bobrova Yu.V. (2007) *World Ocean. The International Legal Regime. Main Problems*, Moscow: Statut (in Russian).
- Mansell J. (2009) Port State Control in the Asia-Pacific Region: Issues and Challenges. *Australian Journal of Maritime and Ocean Affairs*, vol. 1, no 3, pp. 73–87. DOI: 10.1080/18366503.2009.10815641
- Mednikov V.A. (2016) Polar Code. An Attempt of Critical Assessment. *Russian Council for International Affairs*, October 13, 2016. Available at: [http://russiancouncil.ru/common/upload/6\\_Mednikov.pdf](http://russiancouncil.ru/common/upload/6_Mednikov.pdf), accessed 19.04.2019 (in Russian).
- Molenaar E.J. (2014) Options for Regional Regulation of Merchant Shipping Outside IMO, with Particular Reference to the Arctic Region. *Ocean Development & International Law*, vol. 45, no 3, pp. 272–298. DOI: 10.1080/00908320.2014.929474
- Molodtsov S.V. (1987) *International Maritime Law*, Moscow: Mezhdunarodnye otnosheniya (in Russian).
- Nilsen T. (2018) Arctic Cruise Ship Boom. *The Barents Observer*, May 22, 2018. Available at: <https://thebarentsobserver.com/en/travel/2018/05/arctic-cruise-ship-boom>, accessed 19.04.2019.
- The Reason of the Viking Sky Incident Is Announced in Norway (2019). TASS, March 27, 2019. Available at: <https://tass.ru/proisshestviya/6265973>, accessed 19.04.2019 (in Russian).
- Vylegzhanin A.N., Gureev S.A., Maleev Yu.N., Bunik I.V., Filippenkova M.O. (2013) Proposals to a Roadmap of International Legal Framework for the Russian Participation in Cooperation in the Arctic. *Russian International Affairs Council*, Working Paper No. 6. Available at: <https://drive.google.com/file/d/1J618vu1Pay71JvJAvgGI-aalVSiKPAZO/view>, accessed 19.04.2019 (in Russian).
- Vylegzhanin A.N., Ivanov G.G., Dudikina I.P. (2015) The Polar Code (Comments in Foreign Legal Sources). *Moscow Journal of International Law*, no 4, pp. 43–60 (in Russian). DOI: 10.24833/0869-0049-2015-4-43-60
- Yang J. (2017) *The Implementation of Port State Control under the Maritime Labour Convention, 2006*. Dissertations, World Maritime University. Available at:



[https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1581&context=all\\_dissertations](https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1581&context=all_dissertations), accessed 19.04.2019.

Zagorski A. (2015) Implementation of the Polar Code. *The Arctic in World Affairs: a North Pacific Dialogue on the Arctic in the Wider World (2015 North Pacific Arctic Conference Proceedings)* (eds. Young O., Kim J., Kim Y.), Busan: Korea Maritime Institute; Honolulu: East-West Center, pp. 215–233. Available at: <https://www.eastwest-center.org/system/tdf/private/2015arctic.pdf?file=1&type=node&id=35834>, accessed 19.04.2019.

Zagorski A.V. (ed.) (2015) *International Political Development of the Arctic Zone of the Russian Federation*, Moscow: Magistr (in Russian).

Zagorski A.V. (2016) Russia and USA in the Arctic. *Russian Council for International Affairs*. Working Paper No. 30. Available at: <https://russiancouncil.ru/upload/Russia-USA-Arctic-Paper30-ru.pdf>, accessed 19.04.2019 (in Russian).

Zagorski A.V., Bekyashev D.K., Glubokov A.I., Savaskov P.V., Khmeleva E.N. (2012) Arctic. Proposals for the Roadmap of International Cooperation. *Russian Council for International Affairs*. Report No. 7. Available at: <https://russiancouncil.ru/activity/publications/arktika-predlozheniya-k-dorozhnoy-karte-mezhdunarodnogo-sotr/>, accessed 19.04.2019 (in Russian).