

УДК 34

## **Конвергенция в правовом регулировании приарктических государств: настоящее, возможное будущее**

**Бразовская Яна Евгеньевна**

Доцент кафедры международного и морского права,  
Государственный университет морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова,  
198035, Российская Федерация, Санкт-Петербург, ул. Двинская, 5/7;  
e-mail: bye2004@mail.ru

Настоящая статья подготовлена при поддержке K.G.Jebesen Centre for the Law of the Sea, University of Tromsø, Norway.

### **Аннотация**

Цель: создание единообразного правового подхода регулирования портовых формальностей применительно к судам, осуществляющим коммерческое судоходство в арктических водах. Методы: формально-логический, системный, сравнительно-правовой, статистический. Результаты: тема коммерческого судоходства в арктических водах в последнее время является достаточно популярной, в специализированные издания содержат многочисленные публикации по проблемам развития арктического судоходства и перспективах коммерческого использования Северного морского пути. В независимости от выбранных судоводителями маршрутов одним из этапов международной транспортировки грузов является прохождение портовых формальностей. Прогнозируемое интенсивное коммерческое судоходство в арктических водах поставит вопрос о системе контроля выполнения конвенционных требований и механизмов снижения вероятности аварий в арктических водах. В этой связи автор формулирует правовые меры, направленные на обеспечение безопасности коммерческого судоходства в арктических водах. Научная новизна: в статье впервые доказана необходимость введения единообразного правового подхода, регулирования исполнения портовых формальностей применительно к морским судам, осуществляющим коммерческое судоходство в арктических водах. Обоснована точка зрения о необходимости создания единого регионального органа – Арктического комитета, регулирующего соблюдение международных требований, предъявляемых к судам, осуществляющим плавание в арктических водах. Предложен правовой режим обеспечения безопасности мореплавания

в арктических водах, который позволит повысить контроль над соблюдением конвенционных требований, упростить портовые формальности, сократить непроизводительные простои морских судов и излишние фугитивные выбросы газов, и включает в себя принятие Арктического меморандума о взаимопонимании по государственному портовому контролю.

#### **Для цитирования в научных исследованиях**

Бразовская Я.Е. Конвергенция в правовом регулировании приарктических государств: настоящее, возможное будущее // Вопросы российского и международного права. 2017. Том 7. № 8А. С. 62-83.

#### **Ключевые слова**

Международное право, коммерческое судоходство, морское право, безопасность мореплавания и контроль судоходства, портовые формальности, полярные воды.

## **Введение**

Освобождение полярных вод от ледяного покрова раскрывают новые экономические перспективы в энергетике, добычи полезных ископаемых, использовании морского транспорта и предоставляют значительные возможности арктическим государствам, часть из которых уже весьма активно действуют в регионе. Для настоящей статьи ключевым является потенциальность интенсивного коммерческого судоходства по Северо-Восточному проходу (The Northeast Passage) и Северо-Западному проходу (The Northwest Passage) и обеспечение безопасности мореплавания в арктических водах.

Исследования по анализу проблемам мореплавания в арктическом регионе публиковались и ранее, выходят и теперь. Тем не менее, мы посчитали необходимым высказать собственные суждения, более приблизив их к реальной практике обеспечения безопасности судоходства в арктических водах.

## **Основная часть**

Тема Арктики сегодня является настолько популярной, что мы о ней знаем уже практически все. Арктика во всех ее проявлениях интересна не только приарктическим государствам, но и нелатеральными государствами, что в том числе подтверждается их

участием в Арктическом совете<sup>1</sup> как постоянных наблюдателей.

Государствами, граничащими с Арктикой, являются Россия, Норвегия, Канада, США и Дания.

России в Северном Ледовитом океане принадлежит целый ряд островов и архипелагов, среди них самыми крупными являются остров Колгуев, Северная Земля, Новая Земля, Земля Франца-Иосифа, остров Врангеля и Новосибирские острова.

В северную часть Норвегии входит архипелаг Шпицберген. Канада относит в свою арктическую область территории все земли севернее параллели 60°с.ш., а также прибрежные районы заливов Гудзонова и Джеймса, Канадский Арктический архипелаг. США принадлежит самый северный штат этой страны Аляска, включающий в себя одноименный полуостров, Алеутские острова и узкую полосу тихоокеанского берега вдоль западной Канады. К арктической области Дании отнесены Фарерские острова и остров Гренландия, как самый большой остров в мире, северная точка, которого мыс Моррис-Джесуп, ближе всего<sup>2</sup> находится к Северному полюсу<sup>3</sup>.

Сотрудничество в арктическом регионе и коммерческое судоходство в арктических водах имеет общую заинтересованность, а всеобщее использование северных транспортных маршрутов для целей коммерческого судоходства – это новые бизнес возможности.

Стоит отметить, что одним из этапов международной транспортировки грузов является прохождение портовых формальностей при пересечении государственной границы государства, которые не должны создавать препятствия для эффективного и своевременного процесса доставки грузов.

Морские суда, прибывающие в морские порты и отходящие из них, проходят обязательные процедуры портового контроля со стороны государства порта, которые проверяют соблюдение международных и национальных норм. Время, затрачиваемое на различные формальности при оформлении прихода судов в морские порты не должно приводить к

---

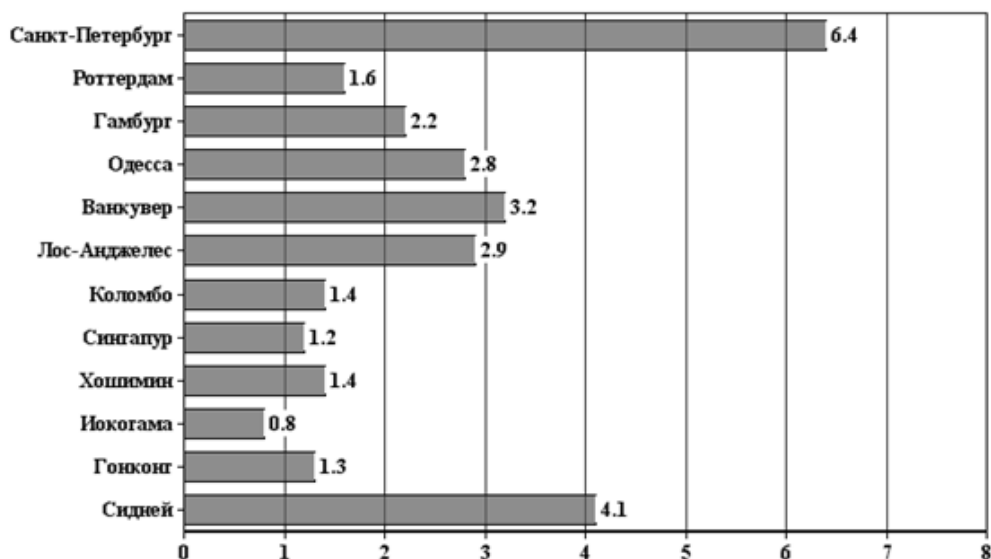
<sup>1</sup> Международный форум, созданный в 1996 году по инициативе Финляндии для защиты уникальной природы северной полярной зоны. В совет входят восемь государств (Канада, Дания, включая Гренландию и Фарерские острова, Финляндия, Исландия, Норвегия, Россия, Швеция и Соединённые Штаты). Шесть международных организаций, представляющих коренные народы Арктики, имеют статус Постоянных участников. Наблюдателями в совете являются 9 межправительственных и межпарламентских организаций, 11 неправительственных организаций и 12 неарктических государств.

<sup>2</sup> Стоит отметить, что самым северным документально подтверждённым участком суши является АТОВ1996, расположенный в нескольких километрах севернее мыса Моррис-Джесуп в северной Гренландии, был открыт в ходе экспедиции Top of the World (США) в 1996 году и назван в её честь (сокращение от англ. American Top of the World).

<sup>3</sup> В силу географического расположения именно Дания является одним из основных претендентов на Северный Полюс, в данном вопросе Данию поддерживает Евросоюз, заинтересованный, чтобы за Данией был закреплён самый большой участок арктического шельфа, т.к. в силу соглашения о единой морской политике заключённым между Данией и Евросоюзом, странам ЕС смогут беспрепятственно использовать ресурсы Арктики.

неоправданным задержкам в разгрузки и погрузки судов и как следствие к их непроизводительным простоям.

Согласно данным о непроизводительных простоях судов компании OOCL<sup>4</sup> в 2013 г. самое длительное среднее время непроизводительных простоев зафиксировано для российского порта Санкт-Петербург – 6,4 часа<sup>5</sup> (рисунок 1).



**Рисунок 1 - Среднее время непроизводительных простоев (в часах).**

Потери судовладельцев, связанные с простоем судов в портах, неизбежно влияют на величину прибыли от контрактов, в том числе по продаже российской нефти зарубежным покупателям, поскольку в них, в том числе, закладываются и потери судовладельцев от простоя судов.

Непроизводительные простои, связанные с задержками грузовых операций прибывающих судов и задержкой отхода погруженных судов в морских портах в результате нахождения судна под таможенным и иными видами портового контроля, приводят к существенным экономическим потерям. Так по информации компании «Эконому Интернейшнл Шиппинг Эдженси Лимитэд» по состоянию на январь 2014 г. для современных судов дедеветом 100-120 тыс. тонн суточная стоимость простоя составляет от 20 000 до 32 000 долл. США<sup>6</sup>.

Согласно данным терминала «Спецморнефтепорт Приморск» простой танкера дедеветом

<sup>4</sup> Международная компания-перевозчик контейнерных грузов морским транспортом OOCL (Russia).

<sup>5</sup> Приложение № 1. Официального отчета Координационного совета по оптимизации движения внешнеторговых грузопотоков. М. 2014 г.

<sup>6</sup> Приложение № 12 по данным Южной региональной ассоциации агентов и экспедиторов (ЮРАМА), Официального отчета Координационного совета по оптимизации движения внешнеторговых грузопотоков. М. 2014 г.

100 000 тон обходится судовладельцу в 40 000 долларов США в сутки. Так, при среднем времени перехода Финляндия – Россия 12 часов, погрузка занимает 12 часов, время вынужденного простоя в ожидании комиссии и прохождение формальностей, включая забор проб воды, анализ этих проб, оформление грузовых документов и т.п. занимает также 12 часов<sup>7</sup>.

По данным Южной региональной ассоциации агентов и экспедиторов (ЮРАМА) на терминале «КТК-Р» морской порт Новороссийск в среднем на погрузку танкера тратиться 15-17 часов, на формальности по приходу и убытию минимум 8 часов, фактически 1/3 всего стояночного времени. В год на пограничные и таможенные формальности судовладельцы потратили примерно 12-13 мил. руб.<sup>8</sup>

В дополнении следует обратить внимание на данные Всемирного банка, который издает отчеты по рейтингу стран, в соответствии с Показателем эффективности логистики<sup>9</sup>, который основывается на шести «областях эффективности». Первое место в указанных «областях» отведено эффективности процесса таможенной очистки и качеству работы других пограничных служб, далее качество логистической транспортной информационно-технологической инфраструктуры; простота и доступность организации международных поставок; уровень компетентности местных логистических компаний; возможность отслеживать международные поставки; и своевременность полного завершения поставок.

В 2016 г. вышел очередной такой отчет, посвященный влиянию уровня материально-технического обеспечения торговых операций на конкурентоспособность стран, на первом месте рейтинга с завидным постоянством Германия, США – 2, Канада - 14, Норвегия - 22, Россия - 99 позиция из 160 стран. Для наглядности представим данные о рейтинге LPI приарктических государств и страны лидера (таблица № 1 и рисунок 2)<sup>10</sup>.

**Таблица 1 - Рейтинг LPI приарктических стран и стран лидеров (позиция в рейтинге)**

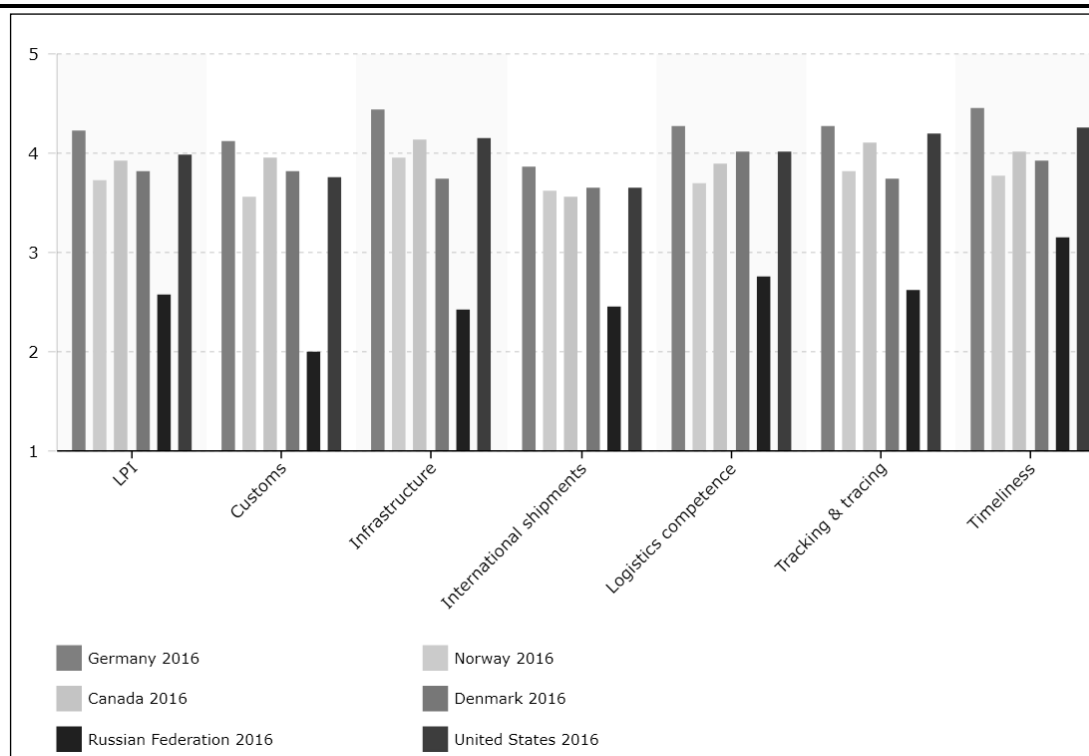
| Страны   | № LPI | Таможня | Инфраструктура | Международные перевозки | Уровень логистики | Своевременность |
|----------|-------|---------|----------------|-------------------------|-------------------|-----------------|
| Германия | 1     | 2       | 1              | 8                       | 1                 | 2               |
| США      | 10    | 16      | 8              | 19                      | 8                 | 11              |
| Канада   | 14    | 6       | 9              | 29                      | 15                | 25              |
| Дания    | 17    | 14      | 24             | 15                      | 9                 | 30              |
| Норвегия | 22    | 20      | 17             | 25                      | 24                | 39              |
| Россия   | 99    | 141     | 94             | 115                     | 72                | 87              |

<sup>7</sup> Раздел 3 п. 3.2. Официального отчета Координационного совета по оптимизации движения внешнеторговых грузопотоков. М. 2014 г.

<sup>8</sup> Приложение № 13 по данным ЮРАМА. Официального отчета Координационного совета по оптимизации движения внешнеторговых грузопотоков. М. 2014 г.

<sup>9</sup> Показатель the Logistics Performance Index (LPI).

<sup>10</sup> Источник: Ipi.worldbank.org.



**Рисунок 2 - Рейтинг LPI приарктических стран и стран лидеров (позиция в рейтинге)**

Представленные данные свидетельствуют о том, что как минимум для некоторых государств необходима срочная оптимизация и модернизация таможни, инфраструктуры, логистики, что в равной мере относится и к морским пунктам пропуска, которые должны обеспечивать национальную безопасность государства и создавать комфортные условия пересечения государственной границы.

Для коммерческого судоходства независимо от региона важным аспектом является наличие портовой инфраструктуры и ее эффективность, позволяющей максимально оперативно провести не только погрузочно-разгрузочные работы, но и контрольные мероприятия или формальности способствующие бесперебойности трансграничных поставок товаров и развитию глобальных систем поставок.

Безусловно, инфраструктура остается ключевой проблемой для стран, независимо от уровня дохода, однако важно обратить внимание на национальные требования приарктических государств, регулирующие исполнение портовых формальностей применительно к иностранным судам.

Основными нормативно-правовыми актами, регулирующими исполнение портовых формальностей в Российской Федерации, являются Кодекс торгового мореплавания РФ, Общие правила плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним, которыми в частности регламентирована обязанность капитана судна

предварительно за 72 часа<sup>11</sup> до планируемого времени захода судна в морской порт информировать капитана морского порта о планируемом заходе судна в порт<sup>12</sup>.

Оформление прихода судов в морские порты Российской Федерации осуществляется на основании предварительно направленного заявления о заходе судна, содержащего сведения, регламентированные пунктом 48 Общих правил № 140 и при предоставлении документов согласно Приложению № 1 указанных правил, а это 27 документов.

Следует отметить, что оформление возможно исключительно после прохождения пограничного, таможенного, санитарно-карантинного, ветеринарного, карантинного фитосанитарного контроля (пункт 55 Общих правил № 140). Так, в соответствии с Таможенным кодексом Таможенного союза для прохождения таможенного контроля перевозчик обязан уведомить таможенные органы о прибытии путем представления документов и сведений<sup>13</sup>, регламентированных статьей 159 (1-2) ТК ТС, это 9 документов<sup>14</sup>. При необходимости декларирования товаров подача таможенной декларации должна сопровождаться представлением документов, на основании которых она заполнена, а из этого следует, что необходимо представить еще 13 документов<sup>15</sup> (статья 183 (1) ТК ТС).

Иным ведомственным документом, а именно Положением о таможенном оформлении и таможенном контроле судов, используемых в целях торгового мореплавания, а также товаров, перемещаемых через таможенную границу Российской Федерации<sup>16</sup>, предусмотрена обязанность представления накладных CN 37; справки о наличии валюты и валютных ценностей в судовой кассе; списка оружия и боеприпасов; списка лекарственных средств, в составе которых содержатся наркотические, сильнодействующие средства, психотропные и

---

<sup>11</sup> Если переход судна из последнего порта составляет менее 72 часов, предварительная информация о заходе судна в морской порт направляется капитану морского порта до выхода судна из последнего порта и подтверждается в соответствии с Общими правилами (пункт 47 Общих правил № 140).

<sup>12</sup> Пункт 47 Приказа Минтранса РФ от 20.08.2009 № 140 (ред. от 22.03.2010) «Об утверждении Общих правил плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним» // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти, № 42, 19.10.2009.

<sup>13</sup> Статья 158 ТК ТС ред. от 08.05.2015. Приложение к Договору о Таможенном кодексе Таможенного союза, принятому Решением Межгосударственного Совета ЕврАзЭС на уровне глав государств от 27.11.2009 № 17 // Собрание законодательства РФ, 13.12.2010, № 50, ст. 6615.

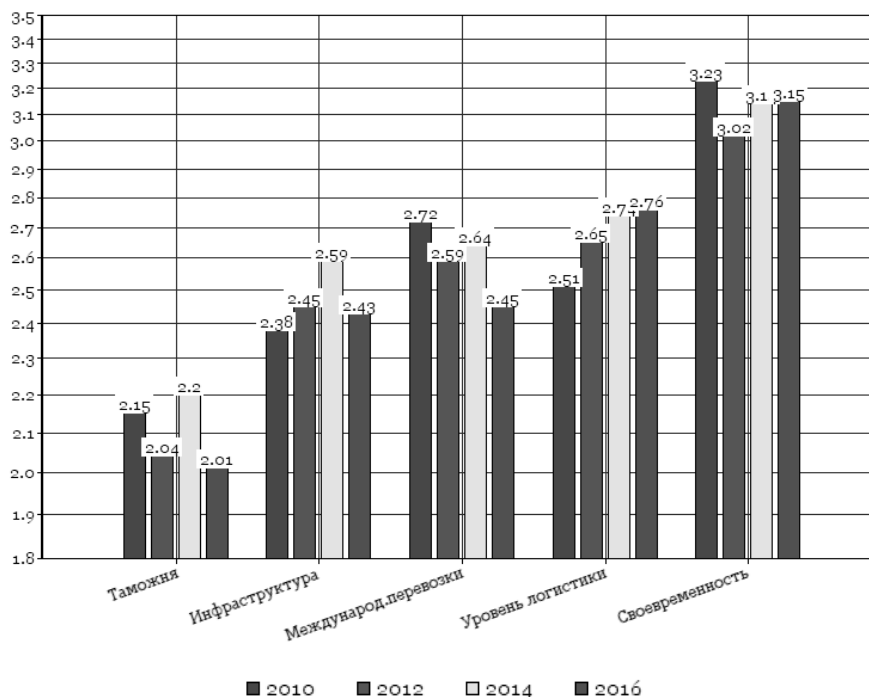
<sup>14</sup> А именно: общая декларация; декларация о грузе; декларация о судовых припасах; декларация о личных вещах экипажа судна; судовая роль; списка пассажиров; документа, сопровождающего международные почтовые отправления при их перевозке, определенного актами Всемирного почтового союза; транспортные (перевозочные) документы; и имеющиеся у перевозчика коммерческие документы на перевозимые товары.

<sup>15</sup> Приведем некоторые из них, так должны быть представлены документы, подтверждающие полномочия лица, подающего таможенную декларацию; право владения, пользования и (или) распоряжения товарами, а также и иные коммерческие документы; транспортные (перевозочные) документы; подтверждающие соблюдение запретов и ограничений; подтверждающие страну происхождения товаров; документы, на основании которых был заявлен классификационный код товара по Товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности; подтверждающие уплату или иной документ таможенных платежей; подтверждающие заявленную таможенную стоимость товаров и выбранный метод определения таможенной стоимости товаров и т.д.

<sup>16</sup> Приказ ГТК РФ № 892 от 12.09.2001.

ядовитые вещества; судовых манифестов - на все грузы (товары).

В данном контексте, снова следует обратить внимание на данные Всемирного банка с учетом периодизации по годам применительно к Российской Федерации, у которой просматриваются отрицательные показатели по всем «областям эффективности» (рисунок 3)<sup>17</sup>. Российская таможня, в том числе с учетом столь детализованных и всеобъемлющих требований находится на 141 позиции рейтинга, а по своевременности полного завершения поставки на 87.



**Рисунок 3 - Показатели логистики России**

Применительно к коммерческому судоходству в арктических морях для целей обеспечения безопасности мореплавания в акватории Северного морского пути, разработаны Правила плавания в акватории Северного морского пути<sup>18</sup>, предусматривающие разрешительный порядок плавания. Разрешение выдается под условием выполнения судном требований, касающихся безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения с судов и представления документов, удостоверяющих наличие страхования или иного финансового обеспечения гражданской ответственности за ущерб от загрязнения либо другой

<sup>17</sup> Источник: Ipi.worldbank.org.

<sup>18</sup> Приказ Минтранса России от 17.01.2013 № 7 «Об утверждении Правил плавания в акватории Северного морского пути» (Зарегистрировано в Минюсте России 12.04.2013 N 28120) // Российская газета, № 86, 19.04.2013 (далее Правила СМП 2013).



причиненный судном ущерб<sup>19</sup>.

Следует отметить, что допускается оформление выхода судна из морского порта одновременно с оформлением прихода судна в морской порт, однако при условии, что приход в морском порту не превышает 24 часов, судно не планирует осуществлять погрузочно-разгрузочные работы, посадку/высадку пассажиров, не планируется вносить какие-либо изменения в список экипажа за пребывание в порту и нет никаких изменений в техническом состоянии судна во время стоянки в морском порту<sup>20</sup>.

Для обеспечения благоприятных условий развития внешнеэкономической деятельности, для судовладельцев и, в конечном счете, для потребителей необходимо развитие портовой инфраструктуры, обеспечение прозрачности контрольных мероприятий в портах, а также сокращение времени государственного портового контроля в морских пунктах пропуска.

В целях всестороннего рассмотрения заявленной темы, следует обратить внимание на одного из непосредственных соседей России в Арктике, а именно на национальное законодательство Норвегии, регулирующее необходимость исполнения портовых формальностей применительно к иностранным судам, в том числе осуществляющих судоходство в полярных водах.

Политика норвежского законодательства в отношении проведения государственного портового контроля основывается на Директивы 2009/16/ЕС<sup>21</sup>, что нашло свое отражение в главе 2 статьи 4 Положения о государственном портовом контроле 2014 № 1458<sup>22</sup>.

Основными документами в контексте рассматриваемой темы являются Закон о таможен и движение товаров 2007 № 119, регламентирующий обязанность декларировать товары, грузы и необходимость представления информации, требуемой таможенными органами и Закон о портах и водных путях 2009 № 19, который призван способствовать хорошей маневренности и безопасности судоходства, содействию безопасной и эффективной эксплуатации порта для целей торгового мореплавания и интермодальных перевозок, конкурентоспособности морских перевозок в рамках национальной и международной транспортной системы<sup>23</sup>.

В свою очередь стандартные правила, регламентирующие обязанность судов уведомить о

---

<sup>19</sup> Пункт 4 ст. 5.1 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ и пункт 4 (4) раздела 2 Приказ Минтранса России от 17.01.2013 № 7 «Об утверждении Правил плавания в акватории Северного морского пути».

<sup>20</sup> Разумеется, данные преференции не имеют принципиального значения для коммерческого судоходства для целей перевозки грузов морским транспортом.

<sup>21</sup> С поправками, внесенными Директивой 2013/38/ЕС и Регламентом ЕС 2015/757.

<sup>22</sup> Положение о государственном портовом контроле № 1458 от 24.11.2014 (изм. от 06.01.2017).

<sup>23</sup> Статья 1 Закона о портах и водных путях от 17.04.2009 № 19 (изм. от 01.10.2015).

прибытии в порт закреплены в Положении об обязательствах уведомления судна в соответствии с Законом о портах 2015 № 1790. Положение подразделяет уведомление на различные виды, в зависимости от типа судов и перевозимого на них груза, района плавания, а также определяет порядок уведомления, сведения необходимые для представления и форму такого уведомления<sup>24</sup>.

Так установлено, что судно должно уведомить портовые власти о предстоящем прибытии в порт, по крайней мере, за 24 часа<sup>25</sup> до такого прибытия<sup>26</sup>, перечень документов, необходимых для представления закреплен в статье 3-3-2 Положения к закону о таможен и перемещению товаров (Таможенные правила)<sup>27</sup> и состоит из следующих документов: судовая декларация; декларация о грузе, декларация по экипажу и предварительную декларацию, дополнительно по требованию таможенного органа представляются: список пассажиров, список членов экипажа, информация о товарах на судне, в том числе не подлежащие выгрузке в порту Норвегии. Вся необходимая в соответствии с требованием норвежского законодательства информация должна быть представлена через электронную систему связи - SafeSeaNet Norway, при этом предусматривается возможность подачи документов по средствам использования факса или электронной почты<sup>28</sup>.

Уведомление портовых властей о предстоящем прибытии включает общий перечень сведений о судне<sup>29</sup>, а также сведения об ожидаемом времени прибытия, о планируемых операциях (погрузка, выгрузка) или о плановом контроле судна, его ремонт. Для танкеров, предусмотрена специальная обязанность также сообщить сведения о запланированных операциях<sup>30</sup>, а также дата последней расширенной инспекции, проводимой в соответствии с Парижским Меморандумом о взаимопомощи по государственному портовому контролю и правилами Европейского экономического пространства, информацию о конструкции судна, его корпусе, а также состояние грузовых и балластных танков (полностью они загружены или

---

<sup>24</sup> Глава 1 статьи 3, 4, 5 Положения об обязательствах уведомления судна в соответствии с Законом о портах от 21.12.2015 № 1790 (изм. 29.05.2013).

<sup>25</sup> Если длительность рейса менее чем 24 часа уведомление должно быть сделано сразу же после отбытия из порта, или же как только будет известно о порте прибытия.

<sup>26</sup> Глава 1 статья 3 Положения об обязательствах уведомления судна в соответствии с Законом о портах от 21.12.2015 № 1790, аналогичное положение закреплено в статье 3-3-1 Положения к Закону о таможен и перемещению товаров 2008 № 1502.

<sup>27</sup> Положение к Закону о таможен и перемещению товаров (Таможенные правила) 2008 № 1502 (изм. 27.06.2017).

<sup>28</sup> Глава 1 статья 5 Положения об обязательствах уведомления судов в соответствии с Законом о портах 2015 № 1790 (изм. 29.05.2013).

<sup>29</sup> Там же главе 1 статья 4.

<sup>30</sup> Там же глава 6 статья 17.

нет) и количество груза<sup>31</sup>.

В данном контексте следует отметить, еще одну особенность норвежского законодательства, так помимо контроля судов при заходе и выходе в/из порты, предусмотрены дополнительные контрольные мероприятия по расширенному обследованию судна, которые являются запланированными или когда судно может пройти такие расширенные контрольные мероприятия<sup>32</sup>.

Отличительной особенностью норвежского законодательства в части прохождения портовых формальностей является то, что предусмотрена возможность для таможенных органов выдавать разрешение в электронной форме, которое, однако, может быть отменено или изменено, если выяснится, что владелец товара, груза виновен в серьезных нарушениях<sup>33</sup>.

В дополнении с учетом особенностей судоходства в полярных водах следует отметить, что Норвегия положением Правил FOR-2016-11-23-1363 имплементировала нормы Международных правил для судов, эксплуатирующихся в полярных водах в свое внутреннее законодательство, и которые распространяются на грузовые и пассажирские суда, обладающие международным сертификатом безопасности.

На уровне национальных норм Канады общие требования к оформлению судов, закреплены в Меморандуме D3-5-1, время, порядок и сведения необходимые для отправки данных предварительного оформления до непосредственного прибытия в морской порт регулируется Таможенным актом<sup>34</sup>, Правилами оформления импортных грузов<sup>35</sup> и Правилами транспортировки грузов<sup>36</sup>.

Эффективное управление предполагает, предварительное выявление таможенным органом опасности и рисков до даты фактического прибытия судов в морской порт Канады, с тем, чтобы товары с более низким риском беспрепятственно проходили таможенные формальности и получали свободную практику.

Перевозчики должны передавать данные с использованием систем электронного обмена данными (EDI), по средствам заполнения формы документов, которые они отправляют в

---

<sup>31</sup> Глава 3 статья 5 Положения 2014 № 1458.

<sup>32</sup> При этом временные рамки уведомления изменяются, а именно не позднее чем за три дня до предполагаемого прибытия, в случае если путешествие длится менее, указанного времени, то запись должна быть сделана сразу по выходу судна из порта Положения о государственном портовом контроле 2014 № 1458.

<sup>33</sup> Глава 4 статья 4-13 Закона 2007 № 119.

<sup>34</sup> Таможенный Кодекс Канады R.S.C., 1985, с. 1 (2nd Supp.). Режим доступа: <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/C-52.6/FullText.html>.

<sup>35</sup> Правилами оформления импортных грузов SOR/86-873. Режим доступа: <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/SOR-86-873/FullText.html>.

<sup>36</sup> Правилами транспортировки грузов (SOR/86-1064). Режим доступа: <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/SOR-86-1064/FullText.html>.

Техническую коммерческую группу клиентов (ТССУ). Перед началом процесса подачи заявки перевозчики / экспедиторы должны иметь действительный код CBSA, назначенный перевозчиком, согласно разделу 12.1 Таможенного закона (п. 28, 29).

Предусмотрены требования к предварительной загрузке и составлению отчетов о предварительном прибытии<sup>37</sup> грузов, пересекающих границу Канады на морском транспорте, излагаются и поясняются конкретные требования и процедуры Агентства по пограничным службам Канады по отчетности и контролю грузов, ввозимых морскими перевозчиками. Действует пошаговое руководство по импорту грузов, следующих в Канаду<sup>38</sup>, как документ дополняющий Меморандумы серии D1 - D22.

Порядок исполнения портовых формальностей применительно к иностранным судам подразумевает, что все коммерческие суда, прибывающие в Канаду, должны сообщить не позднее, чем за 24 часа до прибытия<sup>39</sup>, данные о планируемом заходе в Агентство по пограничной службе Канады. Уведомление портовых властей должно содержать общую и специальную информацию о судне, его состоянии в соответствии с международными требованиями<sup>40</sup>.

Согласно п. 204 Меморандума D3-5-1 все коммерческие суда, осуществляющие международные перевозки и прибывающие в Канаду, должны представить следующие документы: декларацию о судовых припасах (форма E1); судовую роль (форма FAL 5) и список пассажиров (форма FAL 6), декларацию о личных вещах экипажа судна (форма BSF 552), для судов, освобожденных от представления предварительной коммерческой информации, предусмотрено требование подавать общую декларацию (форма A6)<sup>41</sup>.

Меры по очистке судов, осуществляющих коммерческое судоходство, могут быть сделаны заблаговременно с представлением предварительного нотиса о прибытии (форма BSF732)<sup>42</sup>, по электронной почте, либо агентом или капитаном судна<sup>43</sup>.

Следует отметить, что канадское законодательство применительно к арктическому

---

<sup>37</sup> Меморандум D3-5-1 от 04.08.2015 г. Режим доступа: <http://www.cbsa-asfc.gc.ca/publications/dm-md/d3/d3-5-1-eng.html>

<sup>38</sup> Меморандум D 17. Процедуры учета и выпуска. Режим доступа: <http://www.cbsa-asfc.gc.ca/publications/dm-md/d17-eng.html>

<sup>39</sup> Подробная информация о необходимых данных о транспортировке закреплена в Меморандуме D3-5-1, выпущенном CBSA. Режим доступа: [www.cbsa-asfc.gc.ca/](http://www.cbsa-asfc.gc.ca/).

<sup>40</sup> Правила о зонах обслуживания движения судов SOR / 89-98 Канадского морского акта 2001 (Раздел 6 «Сообщения» пункт 1.1). Режим доступа: <http://laws.justice.gc.ca/eng/regulations/sor-89-98/page-1.html>.

<sup>41</sup> Пункт 205 Меморандума D3-5-1.

<sup>42</sup> Предварительный нотис о прибытии. Режим доступа: <http://www.cbsa-asfc.gc.ca/publications/forms-formulaires/bsf732-eng.html>.

<sup>43</sup> Пункт 209 Меморандума D3-5-1.

региону в июне 2017 г. приняло программу Уведомления о таможенных декларациях по электронной коммерции арктического судоходства 17-18, целью, которой является представление информации об альтернативном подходе, основанном на риске, для очистки коммерческих грузов и транспортных средств в морском режиме для конкретных судов, предназначенных для Арктики<sup>44</sup>.

Предусмотрено, что морские перевозчики, транспортируемые грузы в Канаду обязаны передавать Предварительную коммерческую информацию - Advance Commercial Information (ACI)<sup>45</sup> о грузах и судах в Агентство по пограничной службе Канады до непосредственного прибытия в Канаду и электронное сообщение о подтверждении прибытия судна в Канаду (пункт 3).

Уведомление о таможенных декларациях по электронной коммерции арктического судоходства предполагает два процесса, подача перевозчиком заявки на участие в бизнес-профиле BSF786 за месяц до арктического судоходного сезона и за одну неделю до выхода из иностранного порта в указанный регион плавания представление информации о судне, деталях перевозки, рейса, экипаже.

Установлено, что для подачи информации о прибытии перевозчикам, запрашивающим альтернативную обработку ASECC, по мере необходимости следует использовать электронную программу по передачи предварительной коммерческой информации.

Правовое регулирование прохождения портовых формальностей применительно к морским судам, совершающим коммерческое судоходства, в США предусмотрено положениями Сводного федерального нормативного акта<sup>46</sup>.

Разрешение на заход в национальные порты США выдает капитан соответствующего порта, при соблюдении условий прохождения таможенного контроля, выполнения законов и правил в области таможенного дела и судоходства<sup>47</sup>.

Согласно пункту 4.7(a) СФА капитан иностранного суда должен уведомить контрольные портовые органы власти о предстоящем прибытии в Соединенные Штаты или убытии из них, а также в его обязанности входит иметь на борту судна манифест, как того требует раздел 431

---

<sup>44</sup> Программа электронных коммерческих разрешений Arctic Shipping (ASECC) - это экспериментальная программа, которая уже третий год проводится для арктического судоходного. Режим доступа: <http://www.cbsa-asfc.gc.ca/publications/cn-ad/cn17-18-eng.html>.

<sup>45</sup> Программа ACI предполагает предварительное представление сотрудникам CBSA информации до прибытия в электронной форме, для целей выявления возможных рисков и угроз безопасности, связанных с коммерческими товарами, до того, как товар поступит в Канаду.

<sup>46</sup> Кодифицированный сборник основных постановлений и приказов органов федеральной исполнительной власти США (далее по тексту и сноскам используется сокращение СФА)

<sup>47</sup> Сводом федеральных нормативных актов (СФА) раздел 19 (1) часть 101 раздел 101.4.

Тарифный акт 1930 г. (19 USC 1431). Манифест оформляется в виде унифицированного заявления<sup>48</sup>, и совместно с декларацией о грузе (форма 1302), декларацией о судовых припасах (форма 1303), декларацией о действиях экипажа (форма 1304)<sup>49</sup>, списком экипажа (форма I-418) и списком пассажиров<sup>50</sup>, направляется с целью исполнения портовых формальностей.

В случае подачи электронного манифеста о прибытия, в соответствии с пунктом 4.7 (b)(b) (1) раздела 19 СФА, каждое коммерческое судно, прибывающее в Соединенные Штаты из любого места за пределами Соединенных Штатов, должно направить в таможенную и пограничную службу охраны электронный пассажирский манифест о прибытии и электронный манифест прибытия экипажа. Каждый из электронных манифестов о прибытии должен быть передан в таможенную и пограничную службу охраны предварительно, время такого уведомления зависит от длительности рейса, так если рейс 96 часов и более соответственно уведомление должно быть сделано не позднее чем за 96 часов, если рейс менее 96, но более 24 часов уведомление направляется до отправления из порта.

Установлена возможность предварительного уведомления с целью таможенной очистки судна и груза, позволяющей начать операции по отправке и сдаче груза до официального входа в порт. Предварительное уведомление может быть выполнено в электронном виде через систему обмена электронными данными<sup>51</sup> или любыми другими средствами связи, утвержденными Таможенной и пограничной службами охраны<sup>52</sup>, оформление происходит в соответствии с пунктом 4.30 СФА.

Предварительное уведомление предполагает направление в таможенный орган всех необходимых для оформления форм документов в электронном виде не менее чем за 48 часа до предполагаемого прибытия в порт США. Следует отметить, что такое предварительное уведомление вступит в силу по факту прибытия судна в порт. В любом случае посадка и высадка с судна возможна исключительно с разрешения карантинных властей (раздела 19(1) часть 4 пункт 4.1).

В дополнении в соответствии с Закона о безопасности портов и водных путей (PWSA) направляется уведомление о прибытии (NOA)<sup>53</sup>, включающее информацию о судне, рейсе,

---

<sup>48</sup> Форма 1300 СВР источник: <https://www.law.cornell.edu/cfr/text/19/4.7>

<sup>49</sup> При необходимости прилагается, копия списка членов экипажа (форма I-418), к которому прилагаются заявления членов экипажа (форма 5129). Источник тот же.

<sup>50</sup> Список членов экипажа и список пассажиров оформляются по таможенной и иммиграционной форме I-418, деклараций оформляются по таможенной и пограничной форме. Источник тот же.

<sup>51</sup> Предусмотрена возможность подачи документов через Автоматизированную систему манифеста (Automated Manifest System AMS) СФА раздел 19 (1) часть 4 раздел 4.7.

<sup>52</sup> Источник: TD 00-4, 65 FR 2872, 19 января 2000 года с поправками, внесенными TD 02-62, 67 FR 66332, 31 октября 2002 года; СВР 11-10 декабря, 76 FR 27609, 12 мая 2011 г.

<sup>53</sup> Пункт 160.201. и пункт 160.206 Требования к заявке на предъявление для Внешнего континентального

грузе, о каждом члене экипажа, а также сведения о рабочем состоянии оборудования, уведомление о соответствии международным требованиям безопасности.

В дополнении следует отметить, что Береговой охраной США создан национальный центр контроля движения судов (the National vessel movement center – NVMC) действующий как единый центр обмена информации для представления и обработки уведомлений о прибытии и отходе судов (действует с 2001 г.)<sup>54</sup>.

Анализ национального законодательства некоторых приарктических государств продемонстрировал, что каждое государство устанавливает свои собственные требования к документам, необходимым для захода или выхода из морских портов, к форме, количеству, содержанию. Предусмотрено требование к предварительному информированию судна о предстоящем прибытии в порт, однако сроки такого информирования или уведомления не одинаковые, в одних портах этот срок составляет не менее чем за 24 часа, в другие за 48 часов, а в третьи за 72 часа. Также следует отметить, что при направлении предварительной информации от государственных портовых властей может и не прибыть подтверждение о получении документов или о принятом решении по факту рассмотрения направленных документов и сведений. В рассматриваемых приарктических государствах разработаны собственные формы заявлений, уведомлений о приходе и отходе судов, в некоторых их них разработаны собственные формы документов, направляемые в государственные портовые органы, хотя и принимаются за основу формы согласно стандарту 2.1. Конвенции FAL-65.

В глобальном масштабе, столь различные требования и отсутствие унификации порядка исполнения портовых формальностей применительно к судам, осуществляющим заграничное плавание, могут оказать негативное воздействие на безопасность судоходства, т.к. капитаны морских судов тратят колоссальный объем времени на подготовку документов в соответствии с конкретными требованиями конкретного государства.

Расширение системы контроля судов государствами порта и его ужесточение следует понимать как восполнение недостатков в существующей практике применения контроля судов государством флага некоторыми странами.

Решением выявленных проблем может стать создание единого регионального органа – Арктического комитета, регулирующего соблюдение международных требований, предъявляемых к судам, осуществляющим плавание в полярных водах и принятие

---

шельфа США раздел 33 СФА, часть 146.

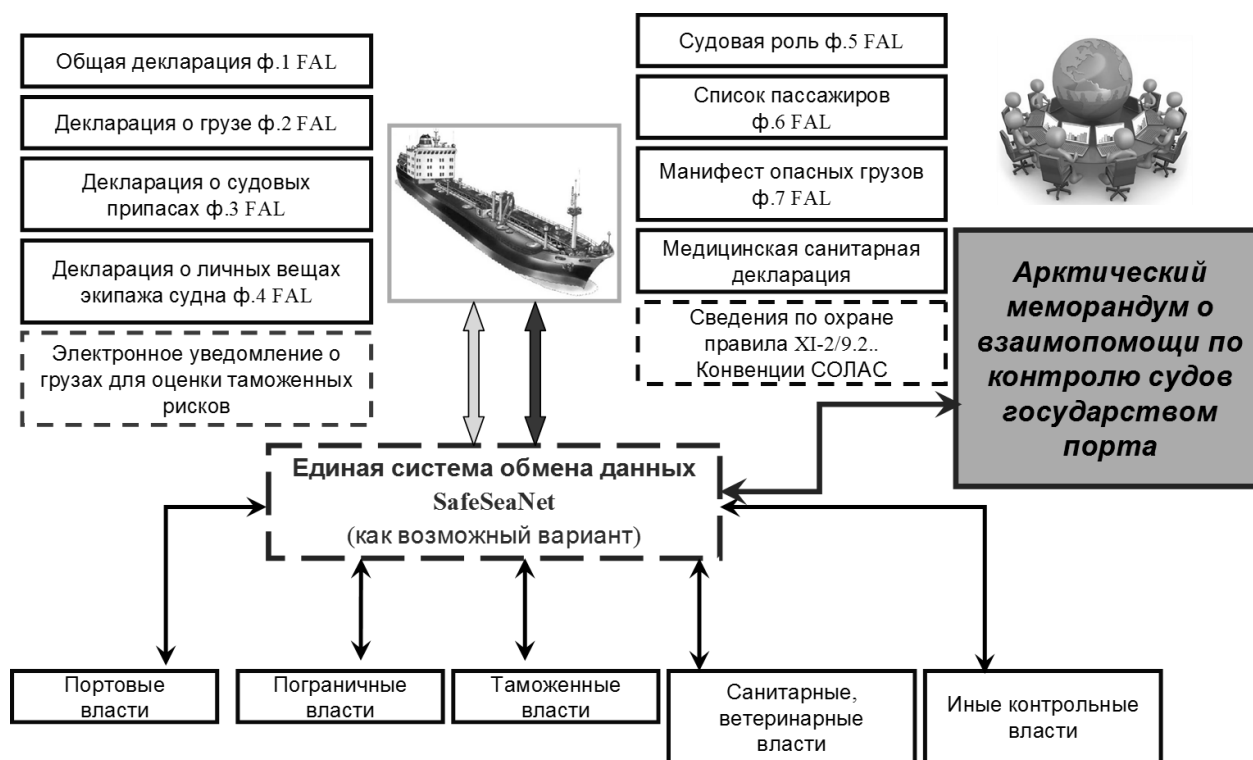
<sup>54</sup> СФА раздел 33 глава 1 (Р) часть 160.

Арктического меморандума о взаимопонимании по государственному портовому контролю.

Такой меморандум не только должен будет предусматривать выявление нарушителей международных норм, но и предотвращать плавание в полярных водах судов несоответствующих общепринятым нормам.

Основными целями Арктического меморандума могут стать: инспектирование иностранных судов на предмет их соответствия требованиям международных конвенций; создание единообразного порядка исполнения портовых формальностей государства порта; использование тождественных инструментов контроля; создание открытого списка для страховщиков и фрахтователей, содержащий полную историю инспекций каждого конкретного судна, количество задержаний, выявленные недостатки; полный взаимный обмен информационными данными о судах между государствами участниками Арктического меморандума.

Единый орган, единая система контроля должна работать и взаимодействовать со всеми контрольными органами и службами приарктических государств (рисунок 4).



**Рисунок 4 – Примерный вариант единой системы обмена данными между государственными властями портового контроля в арктическом регионе**

Во исполнение стандартов, выработанных Конвенцией по облегчению международного судоходства, следует предусмотреть в Арктическом меморандуме принятие единых, унифицированных электронных форм документов, требуемые государственными властями,

Convergence in the legal regulation of the Arctic states: the present, the possible future



для целей исполнения портовых формальностей, а также сокращение количества требуемых документов.

С учетом глобальных проверок в отношении судов, судоводителей, судовладельцев, в том числе в целях минимизации непроизводительных простоев судов, важно предусмотреть возможность бесконтактной проверки судов, без подъема комиссии на борт судна при условии, что судно на регулярной основе заходит в одни и те же порты, исполняет и соблюдает требования международных и национальных норм.

### **Заключение**

Упрощение процесса трансграничных перевозок грузов за счет применения государствами унифицированных правил прохождения государственного портового контроля, унифицированных форм документов, представляемых контрольным органам в разных государствах, а также использование объединенной системы контроля над их соблюдением и исполнением, позволит в совокупности повысить эффективность и прозрачность международных перевозок грузов, способствуя при этом более строгому соблюдению нормативных требований.

Принятие Арктического меморандума и введение единообразного подхода к исполнению портовых формальностей применительно к иностранным судам, осуществляющим судоходства в полярных водах, позволит не только упростить портовые формальности, сократить непроизводительные простои морских судов и излишние фугитивные выбросы газов, образующиеся в результате сжигания топлива, но и позволит ответственным лицам, таким как капитан, выполнять непосредственную работу по обеспечению безопасности судоходства, что имеет преимущественное значение для всего мирового сообщества.

### **Библиография**

1. Закон Норвегии о портах и водных путях от 17.04.2009 № 19 (изм. от 01.10.2015).
2. Закон Норвегии о таможене и движении товаров от 21.12.2007 № 119.
3. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 01.07.2017) // Российская газета. 1999. № 85-86.
4. Кодифицированный сборник основных постановлений и приказов органов федеральной исполнительной власти США. URL: <https://www.law.cornell.edu/cfr/text/19/4.7>
5. Конвенция по облегчению международного морского судоходства, заключена в г. Лондоне 09.04.1965.
6. Меморандум Канады Д 17. Процедуры учета и выпуска. URL: <http://www.cbsa-asfc.gc.ca/publications/dm-md/d17-eng.html>

7. Меморандум Канады о предварительной морской погрузке, прибытии и требования к очистке D3-5-1 от 04.08.2015 г. URL: <http://www.cbsa-asfc.gc.ca/publications/dm-md/d3/d3-5-1-eng.html>
8. Официальные данные Всемирного банка. URL: [Ipi.worldbank.org](http://Ipi.worldbank.org)
9. Официальный отчет Координационного совета по оптимизации движения внешнеторговых грузопотоков. М., 2014.
10. Приказ ГТК РФ «Об утверждении Положения о таможенном оформлении и таможенном контроле судов, используемых в целях торгового мореплавания, а также товаров, перемещаемых через таможенную границу Российской Федерации этими судами» № 892 от 12.09.2001 // Российская газета. 2001. № 195.
11. Приказ Минтранса России от 17.01.2013 № 7 «Об утверждении Правил плавания в акватории Северного морского пути» // Российская газета. 2013. № 86.
12. Приказ Минтранса РФ от 20.08.2009 № 140 (ред. от 22.03.2010) «Об утверждении Общих правил плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним» // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2009. № 42.
13. Приложение к Договору о Таможенном кодексе Таможенного союза, принятому Решением Межгосударственного Совета ЕврАзЭС на уровне глав государств от 27.11.2009 № 17 // Собрание законодательства РФ. 2010. № 50. Ст. 6615.
14. Положение о государственном портовом контроле Норвегии от 24.11.2014 № 1458 (изм. от 06.01.2017).
15. Положения об обязательствах уведомления судна в соответствии с Законом о портах Норвегии от 21.12.2015 № 1790 (изм. 29.05.2013).
16. Положение к Закону о таможенном и перемещению товаров (Таможенные правила) Норвегии от 17.12.2008 № 1502 (изм. 27.06.2017).
17. Правила оформления импортных грузов Канады SOR/86-873. URL: <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/SOR-86-873/FullText.html>
18. Правила о зонах обслуживания движения судов Канады SOR / 89-98. URL: <http://laws.justice.gc.ca/eng/regulations/sor-89-98/page-1.html>
19. Правила транспортировки грузов Канады SOR/ 86-1064. URL: <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/SOR-86-1064/FullText.html>
20. Резолюция FAL. 12 (40). Поправки к приложению к Конвенции по облегчению международного морского судоходства 1965 года. URL: <http://www.prominvest.ru/pi/FAL40-19.pdf>
21. Таможенный Кодекс Канады R.S.C., 1985, с. 1 (2nd Supp.). URL: <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/C-52.6/FullText.html>

---

## **Convergence in the legal regulation of the Arctic states: the present, the possible future**

**Yana E. Brazovskaya**

Associate Professor,  
Admiral S. O. Makarov State University of Maritime and Inland Shipping,  
198035, 5/7 Dvinskaya str., St. Petersburg, Russian Federation;  
e-mail: bye2004@mail.ru

### **Abstract**

Objective: The creature of the uniform legal approach to the regulation of port formalities in relation to vessels carrying out commercial navigation in Arctic waters. Methods: formal-logical, systemic, comparative-legal, statistical. Results: the topic of commercial navigation in Arctic waters has recently become quite popular, specialized publications contain a lot of publications on the development of Arctic shipping and prospects for the Northern Sea Route commercial use. The projected intensive commercial shipping in Arctic waters will raise the issue of a system for monitoring compliance with convention requirements and mechanisms for reducing the likelihood of accidents in Arctic waters. In this regard, the author formulates legal measures aimed at the ensuring the safety of commercial navigation in Arctic waters. Scientific novelty: the article proves for the first time the necessity of introducing the uniform legal approach, regulating the execution of port formalities in relation to sea-going vessels that carry out commercial navigation in Arctic waters. The point of view on the need to create a single regional executive agency - the Arctic Committee, which regulates compliance with international requirements for vessels navigating in Arctic waters is substantiated. A legal regime has been proposed for ensuring the safety of navigation in the Arctic waters, which will improve control over compliance with convention requirements, simplify port formalities, reduce non-productive idleness of seagoing vessels and unnecessary fugitive emissions of gases, and includes the adoption of an Arctic Memorandum of Understanding on State Port Control.

### **For citation**

Brazovskaya Ya.E. (2017) Konvergentsiya v pravovom regulirovanii priarkticheskikh gosudarstv: nastoyashchee, vozmozhnoe budushchee [Convergence in the legal regulation of the Arctic states: the present, the possible future]. *Voprosy rossiiskogo i mezhdunarodnogo prava* [Matters of Russian and International Law], 7 (8A), pp. 62-83.

### **Keywords**

International law, commercial shipping, maritime law, safety of navigation and control of navigation, port formalities, polar waters.

---

## References

1. (1999) Kodeks torgovogo moreplavaniya Rossiiskoi Federatsii ot 30.04.1999 № 81-FZ (red. ot 01.07.2017) [The Code of Merchant Shipping of the Russian Federation No. 81-FZ of April 30, 1999 (as amended on July 1, 2017)]. *Rossiiskaya gazeta* [The Russian Newspaper], 85-86.
2. *Kodifitsirovannyi sbornik osnovnykh postanovlenii i prikazov organov federal'noi ispolnitel'noi vlasti SshA* [Codified collection of basic decisions and orders of federal executive bodies]. Available at: <https://www.law.cornell.edu/cfr/text/19/4.7> [Accessed 04/04/2017]
3. *Konventsiya po oblegcheniyu mezhdunarodnogo morskogo sudokhodstva, zaklyuchena v g. Londone 09.04.1965* [Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, concluded in London on 09/04/1965].
4. *Memorandum Kanady D 17. Protsedury ucheta i vypuska* [Memorandum of Canada D 17. Procedures for Accounting and Release]. Available at: <http://www.cbsa-asfc.gc.ca/publications/dm-md/d17-eng.html> [Accessed 04/04/2017]
5. *Memorandum Kanady o predvaritel'noi morskoi pogruzke, pribytii i trebovaniya k ochistki D3-5-1 ot 04.08.2015 g* [Canada's Memorandum of Preliminary Offshore Loading, Arrival and Clearing Requirements D3-5-1 of August 4, 2015]. Available at: <http://www.cbsa-asfc.gc.ca/publications/dm-md/d3/d3-5-1-eng.html> [Accessed 04/04/2017]
6. *Ofitsial'nye dannye Vsemirnogo banka* [Official World Bank data]. Available at: [Ipi.worldbank.org](http://ipi.worldbank.org) [Accessed 04/04/2017]
7. (2014) *Ofitsial'nyi otchet Koordinatsionnogo soveta po optimizatsii dvizheniya vneshnetorgovykh gruzopotokov* [Official report of the Coordinating Council on Optimizing the Movement of Foreign Trade Goods Traffic]. Moscow.
8. (2001) *Prikaz GTK RF «Ob utverzhdenii Polozheniya o tamozhennom oformlenii i tamozhennom kontrole sudov, ispol'zuemykh v tselyakh torgovogo moreplavaniya, a takzhe tovarov, peremeshchaemykh cherez tamozhennuyu granitsu Rossiiskoi Federatsii etimi sudami» № 892 ot 12.09.2001* [The order of the State Customs Committee of the Russian Federation “On approval of the Regulations on customs clearance and customs control of vessels used for commercial navigation purposes, as well as goods transported across the customs border of the Russian Federation by these vessels” No. 892 of 12.09.2001]. *Rossiiskaya gazeta* [The Russian Newspaper], 195.
9. (2013) *Prikaz Mintransa Rossii ot 17.01.2013 № 7 «Ob utverzhdenii Pravil plavaniya v akvatorii Severnogo morskogo puti»* [Order of the Ministry of Transport of Russia of 17.01.2013 No. 7 "On the Approval of the Rules of Navigation in the Water Area of the Northern Sea Route"]. *Rossiiskaya gazeta* [The Russian Newspaper], 86.

10. (2009) Prikaz Mintransa RF ot 20.08.2009 № 140 (red. ot 22.03.2010) «Ob utverzhdenii Obshchikh pravil plavaniya i stoyanki sudov v morskikh portakh Rossiiskoi Federatsii i na podkhodakh k nim» [Order of the Ministry of Transport of the Russian Federation No. 140 of August 20, 2009 (Edited on March 22, 2010) "On Approval of the General Rules for Navigation and Parking of Ships in the Sea Ports of the Russian Federation and Approaches to them"]. *Byulleten' normativnykh aktov federal'nykh organov ispolnitel'noi vlasti* [Bulletin of Normative Acts of Federal Executive Bodies], 42.
11. (2010) Prilozhenie k Dogovoru o Tamozhennom kodekse Tamozhennogo soyuza, prinyatomu Resheniem Mezhdunarodnogo Soveta EvrAzES na urovne glav gosudarstv ot 27.11.2009 № 17 [Annex to the Treaty on the Customs Code of the Customs Union, adopted by the Decision of the Interstate Council of the EurAsEC at the level of the heads of state of 27.11.2009 № 17]. *Sobranie zakonodatel'stva RF* [Collection of Legislation of Russian Federation], 50, 6615.
12. *Polozhenie o gosudarstvennom portovom kontrole Norvegii ot 24.11.2014 № 1458 (izm. ot 06.01.2017)* [Regulation on the state port control of Norway as of 24.11.2014 No. 1458 (amended on 06/01/2017)].
13. *Polozheniya ob obyazatel'stvakh uvedomleniya sudna v sootvetstvii s Zakonom o portakh Norvegii ot 21.12.2015 № 1790 (izm. 29.05.2013)* [Provisions on the obligation to notify the vessel in accordance with the Law on the Ports of Norway as of 21.12.2015 No. 1790 (amended 29.05.2013)].
14. *Polozhenie k Zakonu o tamozhni i peremeshcheniyu tovarov (Tamozhennye pravila) Norvegii ot 17.12.2008 № 1502 (izm. 27.06.2017)* [Regulations on the Law on Customs and Transport of Goods (Customs Regulations) of Norway as of 17.12.2008 No. 1502 (amended on June 27, 2017)].
15. *Pravila oformleniya importnykh gruzov Kanady SOR/86-873* [Rules of registration of imported goods in Canada SOR / 86-873]. Available at: <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/SOR-86-873/FullText.html> [Accessed 04/04/2017]
16. *Pravila o zonakh obsluzhivaniya dvizheniya sudov Kanady SOR / 89-98* [SOR / 89-98 Canada Vessel Traffic Service Regulations]. Available at: <http://laws.justice.gc.ca/eng/regulations/sor-89-98/page-1.html> [Accessed 04/04/2017]
17. *Pravila transportirovki gruzov Kanady SOR/ 86-1064* [Rules for the transport of goods of Canada SOR / 86-1064]. Available at: <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/SOR-86-1064/FullText.html> [Accessed 04/04/2017]
18. *Rezolyutsiya FAL. 12 (40). Popravki k prilozheniyu k Konventsii po oblegcheniyu mezhdunarodnogo morskogo sudokhodstva 1965 goda* [Amendments to the annex to the Convention on the Facilitation of International Maritime Traffic, 1965]. Available at: <http://www.prominvest.ru/pi/FAL40-19.pdf> [Accessed 04/04/2017]

- 
19. *Tamozhennyi Kodeks Kanady R.S.C., 1985, c. 1 (2nd Supp.)* [Customs Code of Canada R.S.C., 1985, c. 1 (2nd Supp.)]. Available at: <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/C-52.6/FullText.html> [Accessed 04/04/2017]
  20. *Zakon Norvegii o portakh i vodnykh putyakh ot 17.04.2009 № 19 (izm. ot 01.10.2015)* [The Norwegian Ports and Waterways Act of 17.04.2009 No. 19 (amended on 01.10.2015).].
  21. *Zakon Norvegii o tamozhne i dvizhenii tovarov ot 21.12.2007 № 119* [Norwegian Law on Customs and Movement of Goods No. 119 of 21 December 2007].