

Т. Г. Ежова

МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВАЯ ЗАЩИТА МОРСКОЙ СРЕДЫ ОТ ЗАГРЯЗНЕНИЯ С СУДОВ НА ПРИМЕРЕ БАЛТИЙСКОГО МОРЯ

Анализируются международно-правовые основы обеспечения защиты морской среды Балтийского моря от загрязнения с судов. Выделяются универсальный и региональный уровни правового регулирования предотвращения загрязнения морской среды с судов. Особое внимание уделяется статусу Балтийского моря как особого района и особо уязвимого морского района.

This article analyses the basic norms of international law on the protection of marine environment from vessel-source pollution. The universal and regional levels of legal regulation of preventing marine environment pollution are identified. Special attention is paid to the status of the Baltic Sea as a "special area" and as a "particularly sensitive sea area".

Ключевые слова: защита морской среды, загрязнение с судов, особый район, особо уязвимый морской район.

Key words: marine environment protection, vessel-source pollution, special area, particularly sensitive sea area.

Согласно данным оценки Объединенной группы экспертов ООН по научным аспектам загрязнения моря (GESAMP), уровень загрязнения с судов занимает большую долю в общем объеме загрязнений, поступа-



ющих в акваторию морей, в том числе и Балтийского моря. Ежегодно в его акватории происходит около 56 тыс. передвижений кораблей [1, S. 105]. Эта цифра относится к большегрузным судам, нефтяным танкерам, контейнеровозам и пассажирским кораблям. Таким образом, можно сказать, что Балтийское море характеризуется высокой интенсивностью мореплавания.

В среднем в год через Балтийское море проходят примерно 8,2 тыс. танкерных кораблей [1, S. 105]. Это связано с тем, что около 90 % нефти доставляется в страны Европейского союза морским путем через Балтику. Согласно исследованиям, проведенным Немецким советом по защите окружающей среды, в ближайшие годы из-за расширения Европейского союза на восток возможно увеличение интенсивности судоходства в Балтийском море, что требует разработки дополнительных мер по защите моря от связанных с этим загрязнений [1, S. 105].

Уже сегодня Комиссия по защите морской среды Балтийского моря (далее ХЕЛКОМ) констатирует, что ежедневно по Балтике проходят в среднем 2 тыс. судов, включая около 200 танкеров, перевозящих нефть и потенциально вредные вещества. По прогнозам ХЕЛКОМ, к 2017 г. уровень судоходства вырастет вдвое, объем перевозки грузов — втрое, перевозка нефти — на 40 % [2].

Загрязнения с судов обусловлены прежде всего поступлением в акваторию моря нефти и нефтепродуктов, мазута и чужеродных для данных акваторий видов живых организмов. Загрязнения данной категории делятся на два типа: возникающие в ходе нормальной эксплуатации кораблей (эксплуатационные) и в результате аварий на море [3, р. 399; 4, р. 347].

Все международные нормы, направленные на предотвращение и защиту морской среды Балтийского моря от загрязнения с кораблей, можно отнести к универсальному и региональному уровням. Универсальные нормы принимаются на уровне ООН и его специализированного учреждения — Международной морской организации (далее ИМО). Региональные — это, например, Конвенция по защите морской среды района Балтийского моря 1992 г. (Хельсинкская конвенция 1992 г.), приложения к ней и рекомендации, разрабатываемые в рамках ХЕЛКОМ. Кроме того, в отношении Балтийского моря действуют также нормы, принимаемые на уровне Европейского союза, которые обязательны для стран — членов ЕС региона Балтийского моря.

Следует отметить, что особенностью регулирования загрязнения с кораблей является то, что здесь наибольшее значение имеют универсальные нормы, устанавливаемые на уровне ИМО. Это связано с существующей необходимостью гармоничного сочетания нескольких важных аспектов: с одной стороны, обеспечения свободы навигации, а с другой стороны, защиты морской среды от загрязнения с судов. Представляется, что лучше всего это можно сделать на многостороннем международном уровне, где страны могут договориться и разработать унифицированные нормы, которые будут применяться всеми на равных условиях таким образом, чтобы не вызвать проблем для свободы судоходства.



Одним из первых международных договоров, затрагивающих вопрос об экологии моря стала Международная конвенция по предотвращению загрязнения моря нефтью 1954 г. Основным общепринятым сводом правил и норм, направленных на защиту морской среды от загрязнения с судов, является Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 г., дополненная Протоколом 1978 г. (далее МАРПОЛ) [4, р. 348; 5, р. 45]. МАРПОЛ содержит правила предотвращения загрязнения моря и воздушной среды нефтью, вредными веществами, перевозимыми наливом и в упаковке, а также сточными водами и мусором с судов, которые зафиксированы в шести приложениях к Конвенции. МАРПОЛ и приложение I к ней в измененной редакции вступили в силу в октябре 1983 г., а приложение II – в апреле 1987 г., но оно было позже пересмотрено и в новой редакции вступило в силу в 2007 г. Сегодня действуют все шесть приложений, и страны Балтийского моря ратифицировали как МАРПОЛ 73/78, так и все приложения к ней.

В качестве основной цели в преамбуле МАРПОЛ обозначено достижение полного прекращения умышленного загрязнения морской среды нефтью и другими вредными веществами и сведение к минимуму их случайных сбросов. Конвенция п. 2 ст. 2 дает достаточно широкое определение того, что относится к таким вредным веществам: «...любое вещество, которое при попадании в море способно создать опасность для здоровья людей, причинить вред живым ресурсам, морской фауне и флоре, нарушить природную привлекательность моря в качестве места отдыха или помешать другим видам правомерного использования моря» [6].

В соответствии с определением, приведенным в п. 4 ст. 2 МАРПОЛ понятие «судно» охватывает суда любого типа, включая «суда на подводных крыльях, суда на воздушной подушке, подводные суда, плавучие средства, а также стационарные и плавучие платформы» [6]. Конвенция применяется ко всем перечисленным типам судов, ходящих под флагом стран-участниц или эксплуатируемых ими, за исключением военных судов и судов, используемых для правительственных некоммерческих целей. Однако п. 3 ст. 3 МАРПОЛ устанавливает, что даже по отношению к этим исключениям государства – участники данной конвенции обязаны обеспечить, чтобы такие суда действовали в соответствии с положениями конвенции.

Помимо положений МАРПОЛ, разработанных на универсальном уровне международно-правового регулирования защиты Балтийского моря от загрязнений, действуют также Международная конвенция о защите жизни на море (СОЛАС) 1974 г., Международная конвенция о гражданско-правовой ответственности за ущерб, причиненный от загрязнения нефтью 1969 г. с последующими дополнениями и изменениями, Конвенция о создании Международного фонда компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1971 г. с поправками от 2000 г. и Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. (Конвенция 1982 г.).

При рассмотрении вопроса о защите морской среды Балтийского моря от загрязнения с кораблей необходимо прежде всего определить



объем полномочий прибрежных государств по принятию мер, призванных обеспечить должный уровень защиты морской среды. Для этого следует обратиться к положениям Конвенции 1982 г., которая подразделяет полномочия государств в сфере защиты морской среды от загрязнения с судов на связанные с принятием законов и правил, направленных на защиту морской среды от загрязнения с судов, и касающиеся обеспечения выполнения национальных законов и правил, а также международных норм и стандартов по предотвращению загрязнения морской среды с судов. Объем этих полномочий государств дифференцируется в зависимости от того, в отношении какой морской зоны устанавливаются защитные правила, а также в зависимости от того, кем принимаются меры по обеспечению исполнения предусмотренных правил и норм.

В п. 1 ст. 211 Конвенции 1982 г. указывается на то, что «государства, действуя через компетентную международную организацию, устанавливают международные нормы и стандарты для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды с судов и содействуют установлению... систем путей для сведения к минимуму угрозы аварий, которые могут вызвать загрязнение морской среды, включая побережье». Кроме этого в п. 2 ст. 211 Конвенции устанавливается обязанность государств принимать в отношении судов, работающих под их флагом, национальные законы и правила для предотвращения, сокращения и контроля загрязнения морской среды с судов. Эти национальные законы должны быть как минимум столь же эффективными, что и общепринятые международные нормы и стандарты.

В пределах своих внутренних вод и вод портов государства обладают полным суверенитетом и могут устанавливать особые требования, связанные с сокращением, контролем и предотвращением загрязнения морской среды, которым должны удовлетворять иностранные корабли для возможности входа и нахождения в этих водах. Такие правила должны быть опубликованы и сообщены компетентной международной организации — ИМО. В соответствии с п. 3 ст. 211 Конвенции 1982 г. два и более государств вправе согласовать меры, принимаемые для защиты морской среды в пределах их внутренних вод, и устанавливать их в идентичной форме. Каждое государство — участник подобных договоренностей может запрашивать у находящегося в его территориальном море судна, имеющего флаг другого государства — участника договоренностей, информацию о том, куда оно направляется, а также о соблюдении установленных требований для захода в порт. Таким образом, положение п. 3 ст. 211 Конвенции 1982 г. открыло возможность для развития концепции контроля государства-порта [7, S. 386].

В отношении иностранных судов, находящихся в пределах территориального моря и осуществляющих право мирного прохода, прибрежное государство может принимать меры, направленные на защиту морской среды от загрязнения с судов. В соответствии с положениями п. 3 ст. 21; ст. 24; п. 4 ст. 211 Конвенции 1982 г. такие особые правила и законы должны быть опубликованы, не должны ущемлять право мирного прохода и не должны носить дискриминационный характер. Со-



гласно п. 2 ст. 21 Конвенции 1982 г. все вводимые прибрежным государством меры не должны относиться к «проектированию, конструкции, комплектованию экипажа или оборудованию иностранных судов», если они не предусмотрены общепринятыми международными нормами и стандартами.

В исключительной экономической зоне прибрежное государство может принимать законы и правила, направленные на сокращение, контроль и предупреждение загрязнения с судов, но только в рамках международных стандартов и норм, которым согласно п. 5 ст. 211 Конвенции 1982 г. должны соответствовать все действующие меры. Однако в соответствии с пп. «а» п. 6 ст. 211 Конвенции 1982 г. могут быть особые районы исключительной экономической зоны, в которых требуется принятие специальных обязательных мер для предотвращения загрязнения с судов. Выделение таких районов обусловлено техническими причинами, связанными с океанографическими и экономическими условиями, а также с использованием этого района или защитой его ресурсов и особым характером движения судов. В таких случаях государства могут принимать дополнительные законы и устанавливать правила, но только после консультации с другими заинтересованными государствами и при условии подтверждения со стороны ИМО необходимости особой защиты указанного района.

Следует отметить, что само понятие «особый район» помимо Конвенции 1982 г. также встречается и в приложениях к МАРПОЛ, но под ними, на наш взгляд, подразумеваются разные пространства. Так, согласно Конвенции 1982 г. особый район — это часть или определенный участок в рамках исключительной экономической зоны одного государства, на территории которого данное государство принимает дополнительные защитные меры. Конвенция 1982 г. ограничивает круг вопросов, в отношении которых могут применяться такие дополнительные правила. К ним относятся правила, регулирующие возможность сброса мусора или вредных веществ, а также практика мореплавания. В пп. «с» п. 6 ст. 211 Конвенции обозначено, что дополнительными законами или правилами не должны устанавливаться требования, обязывающие иностранные суда соблюдать стандарты проектирования, конструкции судов, комплектования экипажа или оборудования, отличные от общепризнанных международных норм и стандартов.

В положениях МАРПОЛ (приложение I, правило 10 (1); приложение II, правило 1 (7); приложение V, правило 5) указывается, что особый район — это морской район, где по признанным причинам, относящимся к его океанографическим и экологическим условиям и специфике судоходства, необходимо принятие особых обязательных методов предотвращения загрязнения моря. В данном определении нет пространственных ограничений, то есть в особый район могут входить морские пространства с различным международно-правовым режимом [8], в том числе это могут быть целые моря, а не только отдельные участки исключительной экономической зоны. В особых районах устанавливаются специальный режим и требования к находящимся там судам, предусмотренные соответствующими приложениями к МАРПОЛ.



В 1973 г. по приложению I к МАРПОЛ, предусматривающему необходимость предотвращения загрязнения нефтью, Балтийское море было объявлено особым районом моря. Этот статус действует со 2 октября 1983 г. Помимо этого в 1973 г. согласно приложению V к МАРПОЛ Балтийское море было признано также особым районом, где должны приниматься все надлежащие меры для предотвращения загрязнения мусором с судов, данное положение вступило в силу с 1 октября 1989 г. Кроме этого в соответствии с приложением VI к МАРПОЛ Балтийское море было признано особым районом, где с 19 мая 2007 г. недопустимы загрязнения воздуха выбросами с судов.

В 2005 г. по инициативе восьми государств (Швеции, Финляндии, Эстонии, Латвии, Литвы, Польши, Германии и Дании) Балтийское море также было признано в рамках ИМО особо уязвимым морским районом. Особо уязвимый морской район – это район, который нуждается в специальных защитных мерах со стороны Международной морской организации в связи с его особой экологической, социальной, экономической значимостью и который может пострадать в результате судоходства [9, пара. 1.2]. Сама концепция особо уязвимого морского района была разработана в рамках Международной морской организации и впервые закреплена в 1991 г. в Резолюции ИМО 720 (17). Но, несмотря на ее достаточно продолжительное существование, и по сей день не прекращаются различные дискуссии, связанные с этим статусом. К основным проблемным вопросам относят следующие:

- 1) присвоение данного статуса и размеры района, на который он может распространяться;
- 2) целесообразность введения и применения этого статуса.

В отношении первого вопроса стоит отметить, что на данный момент присвоение статуса особо уязвимого морского района регулируется Пересмотренным руководством об определении и назначении особо уязвимых морских районов, которое было утверждено Резолюцией Международной морской организации А.982(24) от 1 декабря 2005 г. Данное руководство определяет критерии, используемые при оценке значимости района, и возможности предоставления ему такого статуса.

Концепция особо уязвимого морского района была разработана прежде всего для обеспечения защиты морской среды от загрязнения с судов. В качестве правовой основы для принятия мер, призванных обеспечить защиту морской среды от загрязнения с судов, выступает п. 6 ст. 211 Конвенции 1982 г. При этом исключительным правом по принятию специальных мер, влияющих на международное судоходство в международных водах, обладает ИМО. Однако, как уже было указано, согласно п. 6 ст. 211 Конвенции 1982 г. прибрежные государства, действуя через ИМО, могут принимать в «определенных, четко обозначенных районах его исключительной экономической зоны» специальные меры для предотвращения загрязнения морской среды с судов. В связи с этим спорным является вопрос о том, могут ли целые моря быть наделены таким статусом особо уязвимого морского района [10, с. 327].

Присвоение акватории Балтийского моря такого особого статуса было обосновано его природными особенностями (малосоленое море с



медленным обменом воды), интенсивностью судоходства и объемом перевозимых грузов. В отношении перечня мер, которые могут приниматься в связи с присвоением статуса особо уязвимого морского района, также нет единого мнения. Одни считают, что благодаря присвоению этого статуса можно улучшить защиту морского пространства от вреда, наносимого судоходством. Другие же, ссылаясь на практику установления особо уязвимых морских районов, указывают на то, что фактически в районах с таким статусом применяются защитные меры, аналогичные тем, что разработаны и действуют в рамках МАРПОЛ. Высказывается мнение, что некоторые защитные меры, которые предлагаются странами для обеспечения защиты морской среды в особо уязвимых морских районах могут ограничить свободу судоходства. К таким мерам относят, в частности, требование о предварительном уведомлении о входе в такой район, которое действует в отношении Большого Барьерного рифа, объявленного особо уязвимым морским районом в 1990 г. [10, с. 326].

При присвоении Балтийскому морю статуса особо уязвимого морского района обращалось внимание на необходимость принятия следующих мер: обязательная проводка кораблей в датских и шведских территориальных водах, которые служат естественным входом в Балтийское море; новая система разделения движения в районе Борнхольмской впадины; изменение маршрутов судоходных путей около о. Готланд; соблюдение всех ограничений, установленных в МАРПОЛ и приложениях к нему [11, п. 8.11–8.12; 12, прил. 2].

Российская Федерация при обсуждении вопроса о наделении Балтийского моря статусом особо уязвимого морского района высказывалась против. В связи с чем этот статус распространяется на все водное пространство Балтийского моря, за исключением вод, находящихся под юрисдикцией Российской Федерации. Россия полагает, что нецелесообразно создавать такие районы, тем более признавать им целое море, особенно с учетом того факта, что практически 90 % загрязнений Балтийского моря поступает от источников на суше, а не в результате судоходства. По мнению РФ, достаточно тех норм, которые уже действуют в рамках МАРПОЛ и ХЕЛКОМ, а перечень мер, применяемых при присвоении статуса особо уязвимого морского района, представляется неопределенным, что дает возможность для ограничения свободы судоходства.

Концепция особо уязвимого морского района разрабатывалась прежде всего с целью привлечения внимания общественности к необходимости защиты морской среды и создания дополнительной возможности для диалога между государствами региона по данному вопросу [13, р. 19]. России было бы целесообразно не исключать себя из этого диалога, а принимать активное участие в нем, чтобы иметь возможность представлять и отстаивать свои интересы в ходе принятия решений о применении особых защитных мер в регионе Балтийского моря с целью защиты его акватории от загрязнения с судов.

Рассматривая вопрос о загрязнении морской среды с судов, Конвенция 1982 г. постоянно отсылает к международным стандартам и



нормам, установленным через компетентную международную организацию, не поясняя при этом, что к ним относится. В данном случае, очевидно, что компетентной международной организацией является ИМО. Однако возникает вопрос, считаются ли нормы, принятые на уровне ИМО, но еще не вступившие в силу, не получившие большое количество ратификаций со стороны государств, международными стандартами, на которые указывает Конвенция 1982 г., в частности ст. 211 [4, р. 355]. Не совсем ясно при этом, можно ли причислять к международным стандартам необязательные нормы ИМО, т.е. «мягкое право», например резолюции Ассамблеи ИМО [14, р. 347]. Так, В.А. Киселев считает, что к международным нормам и стандартам относятся те конвенции ИМО, которые приняло значительное число государств, представляющих подавляющую часть мирового торгового флота [15, с. 110].

Кроме того, исходя из формулировки Конвенции 1982 г., дискуссионным остается вопрос о том, есть ли какое-либо различие между международными нормами и международными стандартами [16, р. 356–357]. Некоторые высказывают мнение, что к международным нормам относятся нормы, обязательные для государств, т.е. международные договоры и/или международные обычаи [17, р. 88]. Под международными стандартами можно понимать правила, которые носят исключительно рекомендательный характер [16, р. 356]. Таким образом, исходя из подобного толкования ст. 211 Конвенции 1982 г., государства могут быть связаны не только обязательствами по заключенным ими международным договорам, но и нормами «мягкого права», например резолюциями Ассамблеи ИМО. Однако это мнение не бесспорно, так как в таком случае государства лишаются права выбирать, какие обязательства брать на себя, а нормы, закрепленные в политических решениях, не имеющие юридическую силу, оказываются обязательными. В связи с этим представляется, что нормы «мягкого права» могут быть включены в объем понятия «международные нормы и стандарты» только в том случае, если они получают признание в качестве международного обычая — источника международного права, создающего для государства соответствующие юридические обязательства [18, S. 88].

На данный момент уже ни у кого не вызывает сомнения, что наиболее важные нормы, которые относятся к международным стандартам и нормам в значении ст. 211 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. — это нормы МАРПОЛ 73/78 и приложений к нему, получившие широкое признание и распространение [19, р. 259–260; 14, р. 346; 7, S. 387]. Высказывается мнение, что с помощью отсылки к общепринятым международным стандартам и нормам Конвенция 1982 г. придала последним характер *erga omnes* (с лат. «относительно всех») [19, р. 258]. В силу этого они распространяются прежде всего на участников Конвенции и обязывают государства принимать и применять стандарты, разработанные «компетентной международной организацией», даже в том случае, если они не являются непосредственными членами этой организации. Таким образом, даже если государство не является участником МАРПОЛ, в силу участия в Конвенции 1982 г. оно должно исполнять ее



положения как общепризнанные международные стандарты и правила. Многие ученые отмечают, что такое положение Конвенции 1982 г. направлено на то, чтобы обеспечить как можно более широкое соблюдение правил и стандартов, разработанных на международном уровне [4, р. 344; 16, р. 356].

Представляется, что для повышения эффективности всех мер по защите морской среды от загрязнения с судов необходимо четко определить обязательные для исполнения нормы, т. е. относящиеся к международным нормам и стандартам, соблюдение которых государства, под чьим флагом ходят суда, а также прибрежные страны могут требовать от судов, находящихся в их территориальных водах или в исключительной экономической зоне.

Список литературы

1. *Meeresumweltschutz für Nord- und Ostsee: Sondergutachten, Februar 2004* / SRU, Der Rat von Sachverständigen für Umweltfragen. Baden-Baden, 2004.
2. *Maritime Group (HELCOM MARITIME)*. URL: http://www.helcom.fi/groups/maritime/en_GB/main/_text/ (дата обращения 15.03.2014).
3. *International Law and the Environment* / P. Biernie, A. Boyle, C. Redgwell. 3rd ed. Oxford, 2009.
4. *The International Law of the Sea* / D. R. Rothwell, T. Stephens. Oxford, 2010.
5. *Mensah T. A. Prevention of Marine Pollution: The Contribution of IMO // Pollution of the Sea – Prevention and Compensation* / ed. J. Basedow, U. Magnus. Berlin, 2007.
6. Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. : изм. Протоколом 1978 г. URL: http://www.mid.ru/BDOMP/spm_md.nsf/0/356FAFDE861B482744257BE8001FCF18 (дата обращения: 14.06.2014).
7. *Hafner G. Meeresumwelt, Meeresforschung und Technologietransfer // Handbuch des Seerechts* / ed. W. Graf Vitzthum. München, 2006.
8. *Зарунова Э.А. Особенности защиты и сохранения морской среды // Морское право. 2007. №3*. URL: http://www.sea-law.ru/index.php?option=com_content&task=view&id=64&Itemid=76 (дата обращения: 14.06.2014).
9. *Resolution A. 982(24) of the Assembly of International Maritime Organization. Adopted on 1 December 2005*. URL: <http://www.gc.noaa.gov/documents/982-1.pdf> (дата обращения: 14.06.2014).
10. *Колодкин А.Л., Гуцуляк В.Н., Боброва Ю.В. Мировой океан. Международно-правовой режим. Основные проблемы*. М., 2007.
11. *Доклад Комитета по защите морской среды о его пятьдесят третьей сессии от 25 июля 2005 г. // МЕРС 53/24*. URL: <http://docs.imo.org/Category.aspx?cid=47&documentlang=ru%2cru&session=53> (дата обращения: 14.06.2014).
12. *Назначение района Балтийского моря в качестве особо уязвимого морского района: резолюция Комитета по защите морской среды от 22 июля 2005 г. МЕРС.136(53). // МЕРС 53/24/Add.2*. URL: <http://docs.imo.org/Category.aspx?cid=47&session=53> (дата обращения: 14.06.2014).
13. *Lindén O., Chircop A., Pourzanjani M. et al. PSSA in the Baltic Sea: Present Situation and Future Possibilities : monograph // Research Brief. Baltic Master Project. 2007*. URL: http://www.balticmaster.org/media/files/general_files_706.pdf (дата обращения: 14.06.2014).
14. *The Law of the Sea* / R. R. Churchill, A. V. Lowe. 3rd ed. Juris Publishing, 1999.



15. *Kuceliev B.A.* Международные соглашения по предотвращению загрязнения морской среды с судов. М., 1986.
16. *Boyle A.E.* Marine Pollution under the Law of the Seas Convention // *American Journal of International Law*. 1985, Vol. 79, №2. P. 347–372.
17. *Kachel M.J.* Particularly Sensitive Sea Areas: the IMO's Role in Protecting Vulnerable Marine Areas. Berlin, 2008.
18. *Proelss A.* Meeresschutz im Völker- und Europarecht: das Beispiel des Nordostatlantiks. Berlin, 2004.
19. *International, Regional and National Environmental Law*/ ed. F.L. Morrison, R. Wolfrum. Kluwer Law International, 2000.

Об авторе

Татьяна Геннадьевна Ежова – асп., Московский государственный юридический университет им. О.Е. Кутафина (МГЮА); ст. преп., Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Калининград.

E-mail: tatyana.ezhova@gmail.com

About the author

Tatyana Ezhova, PhD student, Moscow State Law University; Assistant Professor, Department of International and European Law, Immanuel Kant Baltic Federal University, Kaliningrad.

E-mail: tatyana.ezhova@gmail.com