

**Федеральное агентство морского и речного транспорта**

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение  
высшего образования

**«Государственный университет морского и речного флота  
имени адмирала С.О. Макарова»**

---

Институт *Международного транспортного менеджмента*

Кафедра *Международного и морского права*

## **КУРС ЛЕКЦИЙ**

дисциплины Деятельность международных организаций по  
обеспечению безопасности на море

Направление подготовки: *40.03.01 Юриспруденция*

Профиль: *Правовое обеспечение деятельности водного транспорта*

Автор составитель: к.и.н., доцент Емельянов С.Н.

Санкт-Петербург

2017

## ЛЕКЦИЯ 1. МЕЖДУНАРОДНЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ В ДЕЛЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ

### *Международно-правовая система обеспечения безопасности мореплавания*

Эффективность современного торгового мореплавания неразрывно связана с правовым обеспечением его безопасности. Торговое мореплавание в большей части носит международный характер, и в этой связи не может регламентироваться лишь нормами национального права.

Это в свою очередь означает, что правовые проблемы безопасности мореплавания должны разрешаться только на международном уровне. Развитие науки и техники, увеличение размеров морских судов, повышение интенсивности судоходства — эти и другие факторы все более настоятельно требуют повышенного к себе внимания со стороны международного сообщества.

Условной точкой начала процесса формирования международно-правовой системы обеспечения безопасности мореплавания принято считать Лондонскую международную конференцию, на которой 20 января 1914 г. была принята Международная конвенция по охране человеческой жизни на море. Ее принятие, как известно, было обусловлено, в первую очередь, катастрофой с пассажирским судном «Титаник», унесшей 1489 жизней. Хотя Конвенция в силу так и не вступила, она показала путь, по которому следует идти для формирования и развития международно-правовых средств по обеспечению безопасности мореплавания. На последующих конференциях 1929, 1948, 1960 и 1974 гг. были приняты международные соглашения, направленные на обеспечение безопасности мореплавания с учетом достигнутого научно-технического прогресса.

Ст. 10 Конвенции об открытом море 1958 г. устанавливает, что каждое государство обязано принимать необходимые меры для

обеспечения безопасности в море судов, плавающих под его флагом, в частности в том, что касается пользования сигналами, поддержания связи и предупреждения столкновения, конструкции и оснащения судов.

Дальнейшее развитие указанные положения получили в Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. Согласно ст. 94 каждое государство в отношении судов, плавающих под его флагом, должно принимать меры для обеспечения безопасности на море, в частности, в том, что касается:

- а) конструкции, оборудования и годности судов к плаванию;
- б) комплектования, условий труда и обучения экипажей судов с учетом применимых международных актов;
- в) пользования сигналами, поддержания связи и предупреждения столкновения.

Среди таких мер следует отметить следующие: каждое судно перед регистрацией, а в дальнейшем через соответствующие промежутки времени должно инспектироваться квалифицированными судовыми инспекторами; иметь на борту карты, навигационные пособия и приборы, необходимые для обеспечения безопасного плавания судна; каждое судно должно возглавляться капитаном и офицерами соответствующей квалификации, а экипаж по квалификации и численности соответствовать типу, размерам, механизмам и оборудованию судна. Нормы, касающиеся обеспечения безопасности мореплавания, принято условно делить на четыре группы: относящиеся к проектированию, конструкции и оборудованию; относящиеся к эксплуатации судна; относящиеся к организации поиска и спасания; относящиеся к организации расследования аварийных морских происшествий и инспектирования в портах.

В рамках первой группы основным международным соглашением, устанавливающим требования к конструкции и оборудованию судов, является Международная конвенция по охране человеческой жизни на

море 1974 г., принятая в Лондоне 1 ноября 1974 г., измененная и дополненная Протоколом, принятым в Лондоне 17 февраля 1978 г., известная среди моряков как Конвенция СОЛАС-74/78.

Конвенция вступила в силу 28 мая 1980 г. и в отношениях между договаривающимися сторонами заменила Международную конвенцию по охране человеческой жизни на море 1960 г. Сфера действия конвенции ограничена судами, совершающими международные рейсы. Она не распространяется на военные корабли и военно-вспомогательные суда, рыболовные суда, прогулочные яхты, суда валовой вместимостью менее 500 рег. т. Конвенцией предусмотрен ряд требований к конструкции судна, спасательным средствам, оборудованию по радиотелеграфии и радиотелефонии, перевозке зерна и опасных грузов. Особые требования установлены к судам с ядерной энергетической установкой.

Согласно Конвенции все спасательные средства судна (плоты, шлюпки и т.д.) должны быть в постоянной готовности для использования. Положения Конвенции включают в себя изложенные подробнейшим образом требования к конструкции шлюпок и плотов, их вместимости, количеству, снабжению, размещению на судне, порядку посадки в них и их спуску. Специальные требования предусмотрены для спасательных кругов и жилетов, жестко регламентировано их количество.

Согласно требованиям Конвенции все суда вместимостью 1600 рег. т и более должны иметь на борту исправный радиолокатор. Эти же суда, совершающие международные рейсы, должны иметь радиопеленгатор и, кроме магнитного компаса, гирокомпас. Все суда обязаны иметь откорректированные по последней имеющейся навигационной информации карты и навигационные пособия.

Глава VIII Конвенции посвящена судам с ядерной энергетической установкой. Судно с ядерной энергетической установкой ни при каких обстоятельствах не может быть освобождено от выполнения требований

Конвенции. В частности, проект, конструкция, нормы контроля при изготовлении и монтаже реакторной установки должны отвечать требованиям и подлежат одобрению соответствующим правительством. В море или в порту должно гарантироваться отсутствие чрезмерной радиационной или иной ядерной опасности, угрожающей экипажу, населению, водным путям, продовольственным либо водным ресурсам.

Правительствам тех стран, в которые предполагается заход ядерного судна, заблаговременно представляется Информация о безопасности. Для сведения и руководства обслуживающего персонала судна подготавливается подробное Руководство по эксплуатации, которое одобряется правительством. Капитан ядерного судна в случае аварии, могущей вызвать опасность для окружающей среды, немедленно информирует правительство государства флага, а также компетентные правительственные власти той страны, в водах которой может находиться или к водам которой приближается судно в поврежденном состоянии.

В процессе эксплуатации судов безопасность мореплавания обеспечивается целым рядом юридических мер, которые носят комплексный характер. Весьма важным звеном в системе обеспечения безопасности мореплавания является человеческий фактор.

Во многих случаях, как показывают расследования, главной причиной аварийных морских происшествий является человек: ошибки командного состава, рядовых моряков, лоцманов, береговых служб и т.д. Об этом свидетельствует следующая статистика: причиной 25 % общего числа аварийных морских происшествий являются ошибки комсостава, 16 % — ошибки рядовых моряков, 12 %- повреждения корпусов, 11% — отказы оборудования, 10 % — ошибки береговых служб.

В соответствии с положениями Конвенции СОЛАС судно должно быть укомплектовано экипажем в надлежащем количестве и должной

квалификации. Однако из-за различных требований к квалификации моряков и уровню их подготовки, существующих в отдельных государствах, в этой части не обеспечивалась надлежащая безопасность мореплавания.

Для ликвидации этого пробела в рамках ИМО была разработана и 7 июля 1978 г. принята Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г. Конвенция вступила в силу 28 апреля 1984 г. В 1995 г. к Конвенции 1978 г. были приняты поправки, существенным образом изменившие ее содержание. Таким образом, ее сегодняшнее официальное название — Международная Конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г., измененная Конференцией 1995 г. (ПДМНВ- 78/95). Конвенция ПДМНВ-78/95 включает в себя непосредственно саму Конвенцию, три документа (Attachments), содержащие, в свою очередь, резолюции и приложения, являющиеся неотъемлемой частью Конвенции. В соответствии со ст. 3 Конвенции ее действие распространяется на моряков, работающих на морских судах, исключая:

а) военные корабли, военно-вспомогательные суда или иные суда, принадлежащие государству либо эксплуатируемые им и используемые исключительно для правительственной некоммерческой службы;

б) рыболовные суда;

в) прогулочные яхты, не занимающиеся коммерческими перевозками;

г) деревянные суда примитивной конструкции.

Суть требований Конвенции ПДМНВ-78/95 сводится к тому, что ни один моряк (капитан, лицо командного состава, лицо рядового состава) не вправе работать на судах, государством флага которых является участник Конвенции, если он не отвечает положениям в отношении возраста, состояния здоровья и квалификации.

Требования к компетентности моряков в соответствии с Кодексом ПДМНВ сгруппированы по следующим семи направлениям: Судовождение; Обработка и размещение груза; Управление операциями судна и забота о людях на судне; Судовые механические установки; Электрооборудование, электронная аппаратура и системы управления; Техническое обслуживание и ремонт; Радиосвязь. Указанные направления реализуются на следующих уровнях ответственности: Уровень управления (Management level)-, Уровень эксплуатации (Operational level)', Вспомогательный уровень (Support level).

Уровень управления означает уровень ответственности, связанный с работой в качестве капитана, старшего помощника капитана, старшего механика или второго механика на морском судне и обеспечением выполнения должным образом всех функций в пределах обозначенной области ответственности.

Уровень эксплуатации означает уровень ответственности, связанный с работой в должности вахтенного помощника капитана или вахтенного механика либо механика судов с периодически безвахтенно обслуживаемыми машинными помещениями, либо радиооператора на морском судне, и поддержанием непосредственного контроля за выполнением всех функций в пределах обозначенной области ответственности, в соответствии с надлежащими процедурами и под контролем лица, работающего на уровне управления в данной области ответственности.

Вспомогательный уровень означает уровень ответственности, связанный с выполнением назначенных задач, обязанностей или ответственности на морском судне под контролем лица, работающего на уровне эксплуатации или управления.

Ассамблея ИМО в 1981 г. рекомендовала правительствам государств-членов, чтобы суда, к которым будут применяться положения

Конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты, имели на борту выдаваемый властями государства флага документ о минимальном составе экипажа, обеспечивающем безопасность. При осуществлении контроля в портах за иностранными судами компетентные власти должны рассматривать соответствие экипажа судна данным такого документа как подтверждение того, что судно укомплектовано экипажем, обеспечивающим безопасность. В соответствии с этой рекомендацией судам выдается Свидетельство о минимальном составе экипажа, обеспечивающем безопасность, в котором указывается число членов экипажа (капитан, помощники, механики, радиооператоры, матросы, мотористы и т.д.) и подтверждается, что квалификация и указанное число экипажа обеспечивают безопасность судна, людей, груза и окружающей среды. В Свидетельстве также указывается, что в связи с характером эксплуатации судна численность экипажа может иметь конкретные сокращения.

Для того чтобы не допускать загрузки судна свыше определенных пределов, обеспечивающих безопасное плавание, на международном уровне установлены соответствующие стандарты. В настоящее время действует Международная конвенция о грузовой марке 1966 г., предусматривающая нанесение на борту судна грузовой марки после соответствующего освидетельствования. Суть Конвенции можно свести к следующему: ни одно судно не может выйти в море, если не имеет достаточного запаса плавучести, определяемого грузовой маркой. Каждому судну выдается Международное свидетельство о грузовой марке (1966г.) или Международное свидетельство об изъятии для грузовой марки по установленной Конвенцией форме. В 1988 г. был принят Протокол к Международной Конвенции о грузовой марке.

Большое значение для безопасности мореплавания имеют нормы, регулирующие движение судов. Согласно Конвенции ООН по морскому



праву 1982 г., прибрежное государство может принимать законы и правила, в частности, в отношении безопасности судоходства и регулирования движения судов, защиты навигационных средств и оборудования, кабелей и трубопроводов. Прибрежное государство в случае необходимости и с учетом безопасности судоходства может потребовать от иностранных судов, осуществляющих право мирного прохода в его территориальных водах, пользоваться такими морскими коридорами и системами разделения движения, которые оно может установить или предписать для регулирования прохода судов. Однако при этом оно должно принимать во внимание рекомендации ИМО; любые пути, которые обычно используются для международного судоходства; особые характеристики конкретных судов и путей и интенсивность движения. Морские коридоры и системы разделения движения должны ясно указываться на морских картах, которые должным образом опубликовываются.

Безопасность судоходства непосредственно затрагивает право государств возводить в различных морских пространствах искусственные острова и установки. Так, прибрежное государство имеет исключительное право сооружать, а также разрешать и регулировать создание, эксплуатацию и использование искусственных островов, установок и сооружений в исключительной экономической зоне. О создании таких установок делается надлежащее оповещение и там, где это необходимо, вокруг них устанавливаются зоны безопасности, в которых принимаются надлежащие меры для обеспечения безопасности как судоходства, так и установок. Ширина зон безопасности определяется с учетом существующих стандартов и не должна превышать 500 м. Все суда должны уважать эти зоны и соблюдать общепризнанные международные стандарты в отношении судоходства. Покинутые или более неиспользуемые установки убираются в целях обеспечения безопасности

судоходства. О глубине, местонахождении и размерах любых установок или сооружений, которые убраны не полностью, дается надлежащее оповещение.

Безопасность мореплавания в значительной степени обеспечивается применением Международных правил предупреждения столкновения судов в море 1972 г.(МППСС-72). Правила приняты в Лондоне 20 октября 1972 г. и вступили в силу 15 июля 1977 г. Они распространяются на все суда в открытом море и соединенных с ним водах, по которым могут плавать морские суда. Правила не препятствуют действию особых правил, установленных соответствующими властями относительно плавания на акваториях рейдов, портов, на реках, озерах, по внутренним водным путям, соединенным с открытым морем, по которым могут плавать морские суда. Однако эти особые правила, насколько это возможно, должны быть близки к международным.

Ничто не освобождает судно, его владельца, капитана или экипаж от ответственности за последствия, могущие произойти в результате невыполнения Правил. В них регламентируются действия судов при различных условиях плавания, в частности, выбор безопасной скорости, действий для предупреждения столкновения, при плавании в узкостях, по системам разделения движения, при обгоне, сближении, пересечении курсов. Правила определяют огни, которые должны выставляться судном, звуковые и световые сигналы, которые должны им подаваться в различных ситуациях, регламентируют расположение и технические характеристики огней и знаков. Для обеспечения связи между экипажами судов, а также с береговыми властями применяется Международный свод сигналов.

Свод был принят Ассамблеей ИМО 27.09.65 г. и введен в действие с 01.04.69 г. решением 17 сессии Комитета по безопасности на море. Значительное внимание вопросам безопасности на море уделяет и Международная конвенция электросвязи (Найроби, 1982 г.), вступившая в

силу 1 января 1984 г. Международные службы электросвязи должны предоставлять абсолютный приоритет всем сообщениям, касающимся безопасности человеческой жизни на море. Радиостанции обязаны принимать с предоставлением абсолютного приоритета вызовы и сообщения о бедствии, откуда бы не исходили, и таким же образом отвечать на эти сообщения и немедленно принимать по ним требуемые меры. Подробно вопросы связи с судами регулируются Регламентом радиосвязи.

В соответствии с Конвенцией о Международной организации морской спутниковой связи (ИНМАРСАТ), принятой 3 сентября 1976 г. в Лондоне и вступившей в силу 16 июля 1979 г., целью ИНМАРСАТ является обеспечение космического сегмента, необходимого для улучшения морской связи, в первую очередь, для оповещения о бедствиях и обеспечения охраны человеческой жизни на море. Космический сегмент ИНМАРСАТ открыт для пользования судами всех государств без какой-либо дискриминации по национальному признаку.

Особое внимание международное сообщество уделяет организации оказания помощи судам, терпящим бедствие, созданию соответствующих служб. Согласно СОЛАС-74/78 каждое правительство обязано обеспечивать принятие всех необходимых мер по организации наблюдения с берега и спасания людей, терпящих бедствие в море вблизи берегов. Эти меры должны включать создание, эксплуатацию и техническое обслуживание таких морских спасательных средств, какие необходимы с учетом интенсивности движения и навигационных опасностей.

Комплексное решение проблем обеспечения безопасности мореплавания сегодня немислимо без широкого применения радиотехнических средств. В свою очередь, высокая эффективность функционирования радиотехнического обеспечения судоходства не может быть достигнута без четкого правового порядка использования всех видов

радиосредств. Важнейшим этапом в развитии этого процесса явилось широкомасштабное внедрение с 1992 г. Глобальной системы морской связи при бедствиях (ГМССБ). Основной задачей ГМССБ является немедленное оповещение о бедствиях на море международных (или национальных) спасательно-координационных центров (СКЦ) и судов с целью их привлечения к спасательным операциям.

Основу ГМССБ составляют спасательно-координационные центры, каждый из которых несет ответственность за организацию и координацию операций по поиску и спасанию в рамках зоны своего действия. Для повышения эффективности поиска и спасания СКЦ должен быть обеспечен прямыми каналами связи (телеграфной и телефонной) с береговыми радиостанциями морской подвижной службы, центрами морской спутниковой связи ИНМАРСАТ, центрами управления воздушным движением воздушной подвижной службы и пунктами приема системы КОСПАС-САРСАТ, а также надежными каналами связи с СКЦ соседних районов, метеоцентрами, медицинскими консультационными центрами, центрами (радиостанциями) службы Navtex, находящимися в зоне его действия, и т.д.

В рамках ГМССБ весь земной шар разделен на четыре района:

район А1 — в пределах зоны действия береговых радиостанций диапазона метровых волн (20-30 миль);

район А2 — в пределах зоны действия береговых радиостанций диапазона гектаметровых волн (порядка 100 миль);

район А3 — в пределах зоны действия геостационарных спутников системы ИНМАРСАТ (примерно между 70° с.ш. и 70° ю.ш.);

район А4 — все остальные районы земного шара.

Средства связи должны обеспечивать передачу оповещения о бедствии в трех направлениях: судно — берег, судно — судно и берег — судно.

Оповещение судов, находящихся в районе бедствия осуществляется СКЦ через систему ИНМАРСАТ или через систему цифрового избирательного выбора. Для обнаружения спасательных средств или людей в районе поиска используются радиолокационные маяки — ответчики, работа которых фиксируется на экране радиолокатора судна (самолета), ведущего поиск. Для повышения безопасности мореплавания предусмотрена передача на суда навигационных и метеорологических предупреждений и другой срочной информации. Для передачи информации данного типа организована служба Navtex, работающая на частоте 518 кГц. Прием информации в таком режиме можно осуществлять в зонах действия этой службы.

Конвенция ООН по морскому праву, подчеркивая, что прибрежное государство должно способствовать организации, деятельности и содержанию эффективной поисково-спасательной службы для обеспечения безопасности на море, указывает на необходимость регионального сотрудничества в этой области (ст.98). Россия имеет соответствующие двусторонние соглашения с Болгарией, Швецией, Данией, Финляндией, Норвегией, Японией, КНДР.

Двусторонние соглашения с указанными странами заключены с целью сотрудничества для оказания быстрой и эффективной помощи людям, находящимся на судах, независимо от их национальной принадлежности, если эти суда застигнуты бедствием в одном из морей, прилегающих к территории РФ: Черном, Балтийском, Баренцевом, Японском, Охотском, Беринговом. В соглашениях оговаривается, что по получении аварийно-спасательной службой одной из стран сообщения о бедствии судна она обязана принять такие меры по оказанию помощи экипажам и пассажирам, которые будут сочтены целесообразными. В случае, если место бедствия расположено ближе к берегу другой страны и если это будет необходимо, то аварийно-спасательная служба, получившая

сигнал бедствия, связывается с соответствующей службой другой страны и действия по спасанию планируются по договоренности между ними. Такая договоренность должна иметь место всегда, когда терпят бедствие судно или самолет, принадлежащие другой стране. Аварийно-спасательная служба, первая приступившая к спасанию, может, если необходимо в интересах спасания, пригласить аварийно-спасательную службу другой страны.

Спецификой многосторонних соглашений является установление в них того, что аварийно-спасательная служба, первая приступившая к проведению спасательных работ, выступает в качестве основного спасателя, а спасательные средства аварийно-спасательной службы, прибывшие по приглашению основного спасателя, привлекаются к совместному спасанию на правах соспасателя и участвуют в работах под руководством и ответственностью основного спасателя. В отдельных случаях, по договоренности между спасателями и капитаном судна, терпящего бедствие, возможна передача прав основного спасателя другому спасателю, который должен иметь ту же национальность, что и спасаемое судно.

В апреле 1979 г. была подписана Международная конвенция по поиску и спасанию на море 1979 г. Согласно Конвенции государства обеспечивают принятие необходимых мер в деле обеспечения надлежащего поиска и спасания людей, терпящих бедствие на море и у их берегов. Государство осуществляет общую координацию спасательных операций в поисково-спасательном районе, границы которого устанавливаются соответствующим соглашением, для чего создается национальный орган спасательно-координационный центр для поиска и спасания. По получении сообщения о том, что человек терпит бедствие на море в зоне, в пределах которой государство осуществляет общую координацию, соответствующие власти немедленно принимают меры для

оказания любой возможной помощи. Она осуществляется независимо от национальной принадлежности или статуса терпящего бедствие или обстоятельств, при которых он был обнаружен. Рекомендуется разрешать, при условии соблюдения национального законодательства, немедленный допуск в свои территориальные воды или на свою территорию спасательных единиц другого государства, исключительно для целей поиска мест морских происшествий для спасания людей, оставшихся в живых. Органы заинтересованного государства должны передать об этом просьбу с указанием сведений о намечаемой миссии спасательно-координационному центру другого государства. Компетентные органы немедленно подтверждают получение такой просьбы и как можно скорее указывают условия, на которых может быть предпринята намеченная миссия. Сторонам рекомендуется вступать в соглашения по поиску и спасанию с соседними государствами относительно объединения их возможностей, установления общего порядка действий и т.п.

Устанавливаются требования к информации о поисково-спасательных операциях, оперативным планам и инструкциям. В Конвенции подробно регламентируется порядок проведения операций на каждой из аварийных стадий (стадия неопределенности, стадия тревоги, стадия бедствия).

В России функции по поиску и спасанию людей, терпящих бедствие на море возлагаются на Морские администрации портов. На основании приказа Росморфлота №36 от 16.09.96 г. в структуру МАП Владивосток, Мурманск, Новороссийск, Санкт-Петербург были введены спасательно-координационные центры (СКЦ). СКЦ непосредственно подчиняются начальнику МАП. В вопросах организации поиска и спасания людей, терпящих бедствие на море, СКЦ подчиняется Государственному морскому спасательно-координационному центру (ГМСКЦ) в Москве. СКЦ укомплектован квалифицированными судоводителями, имеющими

дипломы капитана дальнего плавания, и радиоспециалистами для обслуживания аппаратуры цифрового избирательного вызова. Обеспечено круглосуточное несение вахты.

Следует отметить, что положения описанных выше международных конвенций устанавливают достаточно жесткие требования в области безопасности мореплавания. Однако международное сообщество столкнулось с проблемой их эффективной реализации. Для выполнения этой задачи в результате многолетних усилий 4 ноября 1993 г. Ассамблея ИМО приняла в качестве Резолюции А.741 (18) «Международный кодекс по управлению безопасностью». В мае 1994 г. сессия Ассамблеи ИМО постановила считать «Международный кодекс по управлению безопасностью» (МКУБ) юридически обязательным актом, включив его в качестве дополнения в Главу IX Конвенции СОЛАС. В соответствии с приказом Минтранса РФ от 26 июля 1994 г. № 63 «О мерах по повышению безопасности мореплавания» МКУБ введен в действие в РФ.

В отношении пассажирских судов и танкеров МКУБ вступил в силу с 1998 г., для остальных категорий судов он будет иметь обязательную силу — с 2002 г. Цели Кодекса состоят в обеспечении безопасности на море, предотвращении несчастных случаев или гибели людей и избежании вреда окружающей среде. Для реализации целей Кодекса судоходная компания должна разработать, задействовать и поддерживать систему управления безопасностью (СУБ), включающую политику в области безопасности и защиты окружающей среды; инструкции и процедуры для обеспечения безопасной эксплуатации судов и защиты окружающей среды согласно международному праву и национальному законодательству; установленный объем полномочий и линии связи между персоналом на берегу и на судне и внутри их; процедуры передачи сообщений об авариях и случаях несоблюдения положений Кодекса; процедуры подготовки к



аварийным ситуациям и действий в аварийных ситуациях; процедуры проведения внутренних аудиторских проверок и процедуры пересмотра управления.

***МКУБ «Политика в области безопасности и окружающей среды»***

Политика в области безопасности и окружающей среды предусматривает, что Компания должна сформулировать политику, которая описывает достижение целей МКУБ, а также обеспечить выполнение этой политики персоналом как в море, так и на берегу на всех уровнях организации.

В целях обеспечения безопасной эксплуатации каждого судна и осуществления связи между компанией и находящимися на судах лицами каждая компания должна назначить лицо или лиц на берегу, имеющее (имеющих) прямой доступ к руководству на самом высоком уровне управления. Ответственность и полномочия назначенного лица или лиц включают контроль за соблюдением норм безопасности и предотвращения загрязнения, связанных с эксплуатацией каждого судна, а также обеспечение предоставления достаточных ресурсов и оказания соответствующей помощи на берегу по мере необходимости. Компания обязана четко определить и оформить в виде документов ответственность капитана в отношении реализации политики компании; побуждение экипажа к соблюдению этой политики; издание соответствующих приказов и инструкций; проверки выполнения предъявленных требований; пересмотр СУБ и передача сообщений о недостатках СУБ береговым службам управления. Компания должна обеспечить, чтобы СУБ, использованная на судне, содержала подтверждение полномочий капитана. Компания должна укомплектовать каждое судно персоналом, соответствующим международным и национальным требованиям. В компании должны быть установлены процедуры, обеспечивающие

должное ознакомление персонала с возложенными на него обязанностями, причем весь персонал должен понимать существующие требования.

Обязательной является разработка планов проведения операций на судах, устанавливающих процедуры подготовки планов и инструкций относительно проведения ключевых операций на судне, касающихся безопасности судна и предотвращения загрязнения. В целях обеспечения готовности к аварийным ситуациям должны быть установлены процедуры по выявлению, описаниям и действиям в потенциально аварийных ситуациях на судне, а также программы учений экипажа.

Разделом 10 «Техническое обслуживание и ремонт судна и оборудования» предусмотрена обязанность компании установить процедуры обеспечения технического обслуживания и ремонта судов, в том числе систематическое проведение инспекций, передачу сообщений о любых случаях несоблюдения требований, принятие соответствующего корректирующего действия, документирование этой деятельности. Компания должна установить процедуры в СУБ для определения оборудования, внезапный отказ которого может создать опасные ситуации, и меры по обеспечению надежности такого оборудования, например, регулярные проверки.

Важное внимание уделяется документообороту на судне. Раздел 11 «Документация» предписывает компании обеспечить, чтобы вносимые в документы изменения были проверены и одобрены ответственным персоналом, чтобы своевременно изымались устаревшие документы. Документация, в которой дается описание СУБ, именуется «Наставлением по управлению безопасностью» и содержится в том виде, который компания считает наиболее эффективным.

В обязанность компании вменяется обязанность проводить внутренние аудиторские проверки на соответствие требованиям СУБ;

периодически оценивать эффективность СУБ; осуществлять проверки независимым от проверяемой деятельности персоналом; доводить результаты проверки и пересмотра СУБ до всего персонала; требовать от управленческого персонала своевременной корректуры действий для устранения недостатков.

Заключительный раздел 13 «Освидетельствование, проверка, контроль» устанавливает требование, чтобы судно эксплуатировалось компанией, получившей Документ о соответствии, относящийся к данному судну. Документ о соответствии выдается каждой компании, отвечающей требованиям МКУБ, и является доказательством того, что компания способна выполнять требования Кодекса. Копия такого документа должна находиться на судне с тем, чтобы капитан мог предъявить его для проверки. Свидетельство, именуемое Свидетельством об управлении безопасностью, должно выдаваться судну Администрацией или организацией, признанной Администрацией.

Принятие МКУБа в корне изменило традиционное понимание безопасности на море. Судходные компании, которые неспособны внедрить эффективную систему управления безопасностью рискуют сегодня стать аутсайдерами в судходном бизнесе.

## **ЛЕКЦИЯ 2. КОНВЕНЦИЯ ООН ПО МОРСКОМУ ПРАВУ 1982 ГОДА**

Режим морских пространств определяется нормами международного морского права, включенными в настоящее время в такой международный договор, как Конвенция ООН по морскому праву 1982 года (далее - Конвенция). В Резолюции N 55/7 "Мировой океан и морское право", принятой Генеральной Ассамблеей ООН 30 октября 2000 года на своей 55-й сессии, Генеральная Ассамблея ООН отметила универсальный характер

Конвенции и ее фундаментальное значение для поддержания мира и безопасности.

Конвенция является всеобъемлющим международным договором по морскому праву, исторической вехой в области кодификации и прогрессивного развития международно-правовых норм, призванных регламентировать режим Мирового океана и регулировать основные виды деятельности по его использованию, изучению и освоению в современных условиях развития общества. Ее положения регламентируют режим всех основных морских пространств: открытого моря, территориального моря, глубоководного морского дна, континентального шельфа, исключительной экономической зоны, проливов, используемых для международного судоходства, и др.

Ратификация Российской Федерацией в 1997 г. Конвенции явилась существенным вкладом в решение проблем обеспечения интересов России и как великой морской державы, и как огромного прибрежного государства.

#### ***К истории создания Конвенции ООН по морскому праву 1982 года***

На протяжении многих лет обычаи являлись, по сути, единственным источником международного морского права, но уже в XVIII веке появились договоры, касающиеся вопросов морской войны и морских пределов осуществления власти прибрежными государствами. И только в первую половину XX столетия международное сообщество предприняло меры, которые были направлены на урегулирование международных отношений, связанных с разнообразной и обширной деятельностью в Мировом океане, посредством заключения международных многосторонних договоров.

На I Конференции ООН по морскому праву, проходившей в Женеве в 1958 г., на основе проектов статей, подготовленных Комиссией международного права ООН, были приняты четыре важнейших

Конвенции: о территориальном море и прилежащей зоне, об открытом море, о континентальном шельфе, о рыболовстве и об охране живых ресурсов открытого моря. Однако участниками этих Конвенций являлся довольно узкий круг государств.

В 1960 г. была созвана II Конференция ООН по морскому праву, которая должна была определить предел ширины территориального моря и рыболовных зон. Однако решений принято не было.

Для того чтобы упорядочить новые виды морской деятельности, появившиеся в результате научно-технического прогресса, согласовать между собой нормы права, которые относятся к различным видам морской деятельности, дополнить положения международного морского права, в 1970 г. Генеральная Ассамблея ООН приняла решение созвать в 1973 г. III Конференцию ООН. Последняя проработала до 1982 года и в результате приняла Конвенцию ООН по морскому праву.

Конвенция была принята в Монтего-Бей 10 декабря 1982 г. СССР подписал ее 10 декабря 1982 г. Конвенция вступила в силу в 1994 г. На 1 октября 2001 г. Конвенция насчитывала 137 участников, включая Российскую Федерацию, Европейский Союз, Великобританию, Францию, ФРГ, Италию, Испанию, Нидерланды, Норвегию, Швецию, Грецию, Финляндию, Украину, Польшу, Японию, Китай, Индию, Австралию, Аргентину, Бразилию, Египет и другие государства.

### ***Характеристика основных положений Конвенции ООН по морскому праву 1982 года***

#### **Общие положения**

Конвенция состоит из 17 частей, включающих 320 статей и 9 приложений. Конвенция подтвердила и дополнила ряд предложений, закрепленных Женевскими конвенциями по морскому праву 1958 г. Вместе с тем она включила много новых положений, которые впервые появились в международном морском праве и существенно развили

международно-правовой режим Мирового океана в новых условиях научно-технической революции и перестройки международных отношений.

Впервые введены новые категории морских пространств: международный район глубоководного морского дна (район), исключительная экономическая зона и архипелажные воды. Конвенция впервые в договорном порядке установила предельно допустимую ширину территориального моря в 12 морских миль (одна морская миля - 1 км 852 м), что явилось весьма весомым вкладом в кодификацию и прогрессивное развитие международного морского права. Наряду с этим в Конвенции подтверждено право мирного прохода иностранных судов через территориальное море и предусмотрены гарантии его осуществления.

Специальная часть Конвенции посвящена защите морской среды от всех возможных форм загрязнения, возникающих в результате человеческой деятельности. Наибольшее внимание уделено регулированию предотвращения загрязнения моря с судов. Основная ответственность за соблюдение судами общепризнанных международных норм и стандартов, содержащихся в специальных Конвенциях, принятых под эгидой Международной морской организации (далее - ИМО) или иным образом, возложена на государство флага судна. В этих целях государство должно обеспечивать, чтобы суда под его флагом отвечали применимым к ним международным нормам и стандартам, установленным главным образом ИМО. В случае нарушения судном каких-либо международных правил государство флага независимо от места совершения нарушения обязано безотлагательно его расследовать и в соответствующих случаях начать в отношении виновных преследование, включая уголовное.

Существенным новшеством, закрепленным в Конвенции, является концепция "юрисдикции государства порта": любому государству, в порт которого зашло иностранное судно, предоставляется право провести

расследование предполагаемого нарушения международных норм и стандартов, совершенного за пределами территориальной юрисдикции такого государства (т. е. в открытом море), а при наличии достаточных доказательств - начать преследование для наказания виновных в соответствии со своим законодательством (ст. 218). Наряду с этим Конвенция содержит специальный раздел о гарантиях, которые направлены на защиту интересов международного судоходства от возможных злоупотреблений со стороны прибрежных государств.

#### Открытое море

За пределами территориального моря действует качественно иной режим судоходства. Здесь осуществляется принцип свободы открытого моря и его неотъемлемый компонент - принцип свободы судоходства. Судно в открытом море не может быть задержано и арестовано иностранным военным кораблем, за некоторым исключением. Согласно Конвенции иностранный военный корабль может задержать транспортное или рыболовное судно, если имеет достаточные основания подозревать, что судно занимается: 1) пиратством; 2) работорговлей; 3) несанкционированным вещанием; 4) не имеет национальности и т. д. Военный корабль может осуществлять вмешательство, если это предусмотрено международным договором (например, Международной конвенцией по охране подводных телеграфных кабелей 1884 г.). Если Конвенция в общей форме говорит об обязанности всех государств сотрудничать в пресечении незаконной торговли наркотиками и психотропными веществами в открытом море, то более конкретные меры предусмотрены Конвенцией ООН о борьбе против незаконного оборота наркотических средств и психотропных веществ от 9 декабря 1988 г. (Россия - участник): государство флага может разрешить запрашивающему государству (имеющему основания подозревать судно в незаконном обороте наркотиков и т. п.) высаживаться на этом судне, производить

досмотр и даже "принимать надлежащие меры в отношении этого судна, лиц и груза на борту" (ст. 17).

Конвенция существенно расширила перечень свобод открытого моря, включив в него наряду со свободами судоходства, полетов, рыболовства, прокладки кабелей и трубопроводов также свободы возводить искусственные острова, установки и сооружения, допускаемые в соответствии с международным правом, и проводить морские научные исследования. Весьма важное значение для обеспечения мирных условий изучения и освоения Мирового океана имеет положение, резервирующее открытое море для мирных целей.

В дополнение к сказанному отметим, что Конвенция предусмотрела также изъятие из принципа исключительной юрисдикции государства флага осуществление права преследования по "горячим следам". Это преследование иностранного судна может происходить в случае нарушения законов и правил, совершенного не только в пределах территориального моря, но и в экономической зоне, и на континентальном шельфе.

Помимо государства флага, право на задержание и арест судна, занимающегося несанкционированным вещанием, предоставлено государству, гражданином которого является виновное лицо, государству регистрации установки, государству, на территории которого могут приниматься передачи, и государству, санкционированной радиосвязи которого чинятся помехи.

#### Территориальное море

Как было сказано выше, в Конвенции разрешена долголетняя проблема лимита ширины территориального моря: этот лимит не может превышать 12 морских миль. Лимит в 12 миль установлен 126 государствами (Россия, США, Великобритания, Канада, Франция, ФРГ, Италия, Испания, Нидерланды, Швеция, Китай, Индия, Япония, Польша,



Украина, Литва, Латвия, Эстония, Румыния, Болгария и др.). Более того, ряд стран, имевших ширину территориального моря более 12 миль, снизили ее до этого предела (Гана, Сомали, Аргентина и др.).

В отношении проливов, используемых для международного судоходства и перекрытых территориальным морем, Конвенция установила новый вид прохода - транзитный проход. В условиях повсеместного расширения прибрежными государствами территориального моря ряд проливов (до 115), используемых для международного судоходства, оказывается полностью или частично перекрытым этими водами. Поэтому в Конвенцию включены положения о транзитном проходе, означающем осуществление свободы судоходства и полета, но единственно с целью непрерывного и быстрого транзита через такие проливы.

Конвенция установила более детальные условия "мирного прохода" судов через территориальное море по сравнению с ранее введенными Женевской конвенцией о территориальном море и прилегающей зоне 1958 г. Предусмотрен ряд положений, которые крайне важно знать судоводителям морских судов и судов "река-море". Чтобы власти иностранного государства не могли задержать судно и предъявить какие-либо претензии, нельзя совершать действий, указанных в ст. 19 Конвенции, в противном случае проход могут посчитать "немирным" и не пропустить судно или даже арестовать его. Такими действиями могут быть, в частности, сбор информации в ущерб обороне прибрежного государства, враждебная в отношении его пропаганда, подъем или принятие на борт летательного аппарата, погрузка или выгрузка вопреки таможенным или иным законам и правилам прибрежного государства, любой акт загрязнения, любая рыболовная деятельность, проведение исследовательской или гидрографической деятельности и т. п.

Исключительная экономическая зона и континентальный шельф.

Нередко средства массовой информации смешивают понятия "территориальное море" и "исключительная экономическая зона". Однако если территориальное море является составной частью территории государства и на него распространяется суверенитет последнего, то исключительная экономическая зона, как и континентальный шельф, не входит в состав государственной территории. Прибрежное государство имеет здесь лишь суверенные права и юрисдикцию в строго определенных целях и пределах, четко установленных Конвенцией. Об этом говорит и Конституция Российской Федерации, п. 1 ст. 67 которой гласит, что территория Российской Федерации включает в себя, в частности, территориальное море, а в п. 2 сказано, что Российская Федерация "обладает суверенными правами и осуществляет юрисдикцию на континентальном шельфе и в исключительной зоне...". Здесь речь идет о разведке и разработке естественных богатств: нефти, газа, а также ловле рыбы, краба и т. п. - в пределах 200 морских миль. Отсчет ширины исключительной экономической зоны производится от тех же исходных линий, что и территориального моря, поэтому ширина зоны будет 188 морских миль.

Согласно ст. 58 Конвенции в исключительной экономической зоне сохраняются свобода судоходства и связанная с этой деятельностью эксплуатация судов. Такими видами деятельности являются, например, передача сообщений с морских судов на берег и обратно через спутники системы ИНМАРСАТ, бункеровка проходящих судов и т. п.

Права прибрежных государств в исключительной экономической зоне четко определены и ограничены.

Перечень суверенных прав прибрежного государства предусмотрен ст. 56 Конвенции. В частности, этот перечень не предусматривает осуществления в исключительной экономической зоне таможенной юрисдикции прибрежного государства.

Согласно п. 3 ст. 73 Конвенции наказание, налагаемое прибрежным государством за нарушение законов и правил рыболовства в исключительной экономической зоне, не может включать тюремного заключения. Кроме этого, в случае ареста или задержания иностранного судна прибрежное государство незамедлительно уведомляет государство флага через соответствующие каналы о принятых мерах и о любом последующем наказании (п. 4 ст. 73). Наконец, государство должно незамедлительно освободить судно при получении залога или иного обеспечения.

Совершенно новым являются положения Конвенции, касающиеся исключительной экономической зоны, в пределах которой прибрежному государству предоставляются суверенные права в отношении разведки, разработки и сохранения естественных ресурсов, находящихся на дне, в его недрах и в покрывающих водах, и управления ими, а также в отношении других видов деятельности в целях экономической разведки и разработки зоны, таких, как производство энергии путем использования воды, течения и ветра. Несмотря на признание за прибрежным государством весьма широких прав, Конвенция определенным образом регламентирует эти права и устанавливает пределы их использования.

Военное мореплавание или маневры в иностранных исключительных экономических зонах не запрещаются, если только они не сопровождаются использованием бомбометания или ракет, поскольку это наносит ущерб природным ресурсам, и в первую очередь биоресурсам, и причиняет вред окружающей среде.

Конвенция подтвердила в целом основные положения Конвенции о континентальном шельфе, подробно регламентировала его режим и внесла определенные уточнения в отношении внешней границы континентального шельфа.

Необходимо отметить, что современный период отличается достаточно жестким законодательством и практикой многих государств, охраняющих естественные богатства, находящиеся в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе. Еще более строго государства подходят к защите богатств в территориальном море, о чем свидетельствуют правомерные действия российских пограничников на Дальнем Востоке. На защите этих богатств стоят и российские Федеральные законы "О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне" 1998 г., "Об исключительной экономической зоне" 1998 г., "О континентальном шельфе" 1995 г., "О Государственной границе Российской Федерации" 1993 г. Они предусматривают арест судов любого флага за незаконный лов и иной промысел. Так что не только суда под российским флагом задерживаются в чужих водах, но и иностранные суда в наших водах.

#### Международный трибунал ООН по морскому праву

Впервые в истории международного права установлен совершенно новый, уникальный механизм мирного разрешения споров между государствами по поводу морской деятельности. Этот механизм определен в специальной части XV Конвенции - "Урегулирование споров".

Особое место среди предусматриваемых процедур занимает Международный трибунал ООН по морскому праву (далее - Трибунал). При этом следует отметить, что в ст. 287 "Выбор процедуры" предлагаемые средства изложены в таком порядке: Трибунал, Международный суд ООН, Арбитраж, Специальный арбитраж. Иными словами, Конвенция ставит Трибунал на первое место. И это не случайно, т. к. Трибунал рассматривает споры, связанные с толкованием Конвенции, нарушениями ее положений и других общепризнанных принципов и норм международного морского права. Особо необходимо подчеркнуть, что Трибунал обладает правом принимать решения о незамедлительном

освобождении судов и экипажей из-под ареста других государств, но для этого должен быть внесен разумный залог или иное финансовое обеспечение. Решение Трибунала является окончательным и обжалованию не подлежит.

Согласно Конвенции местопребыванием Трибунала является город Гамбург в Федеративной Республике Германии. Трибунал состоит из коллегии - 21 независимого члена, "избранных из числа лиц, пользующихся самой высокой репутацией беспристрастности и справедливости и являющихся признанными авторитетами в области морского права".

Согласно Соглашению о привилегиях и иммунитетах Трибунала член Трибунала обладает статусом главы дипломатической миссии. В составе Трибунала обеспечено "представительство основных правовых систем мира и справедливое географическое распределение".

В отличие от Международного суда ООН Трибунал вправе рассматривать споры не только между государствами, но и между такими сторонами контракта, как государственные предприятия, физические или юридические лица (Палата Трибунала по спорам, касающимся морского дна). При этом речь идет о тех лицах, которые имеют гражданство государств-участников Конвенции или находятся под эффективным контролем этих государств или их граждан (ст. 187 и ст. 153 Конвенции).

Трибунал вправе вынести решение о "незамедлительном освобождении судна и экипажа", если последние не освобождаются, несмотря на предоставление "разумного залога или иного финансового обеспечения", и если в течение десяти дней со времени задержания не будет достигнуто соглашения между государством флага и прибрежным государством о передаче вопроса об освобождении любому суду или арбитражу.

## *Некоторые вопросы взаимоотношений Конвенции ООН по морскому праву 1982 года и Международной морской организации*

Деятельность Международной морской организации (далее - ИМО), являющейся одним из специализированных учреждений ООН, в настоящее время основывается на фундаменте международного права, в частности международного морского права. В первую очередь речь идет о Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. Сегодня нельзя рассматривать те или иные стороны деятельности ИМО, особенно связанные с обеспечением безопасности мореплавания, охраной человеческой жизни на море и защитой морской среды, без учета положений этой Конвенции, которые имеют основополагающее значение для всех видов морской деятельности, осуществляемой в условиях отсутствия войны.

С момента вступления Конвенции в силу ИМО проводит консультации с международными организациями системы ООН по различным вопросам взаимодействия ИМО и Конвенции. Еще до вступления Конвенции в силу важнейшие ее положения были включены в различные договорные и недоговорные документы ИМО.

Хотя прямое указание на ИМО есть только в ст. 2 приложения VIII Конвенции, различные ее положения говорят о "компетентной международной организации, принимающей международные правила и стандарты в области обеспечения морской безопасности, эффективности судоходства и предупреждения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды с судов и возмещения ущерба". В таких случаях понятие "компетентная международная организация" относится именно к ИМО, которая является специализированным учреждением в системе ООН, образованным в соответствии с Конвенцией об ИМО, принятой в Женеве 6 марта 1948 г. Первоначально организация называлась Межправительственная морская консультативная организация и была

переименована Резолюциями Ассамблеи ИМО А.358 (LX) и А.371 (X) 1975 г. и 1977 г.

Статья 1 Конвенции об ИМО объявляет ее организацией с широкой сферой деятельности в области безопасности и обеспечения мер, направленных против загрязнения морской среды, а также предоставляет ей право заниматься другими вопросами, такими, как повышение эффективности судоходства и соблюдение принципа свободы судоходства для всех государств, участвующих в международной торговле, без какой-либо дискриминации. Статья 59 называет ИМО специализированным учреждением ООН в сфере судоходства и воздействия судоходства на морскую среду. Статьи 60 и 62 говорят о сотрудничестве ИМО с другими специализированными межправительственными и неправительственными организациями по вопросам, относящимся к международному судоходству и другой деятельности в этой сфере.

Кроме того, ст. 311 Конвенции об отношении к другим конвенциям и международным соглашениям содержит положения, согласно которым она не изменяет прав и обязательств государств-участников, которые вытекают из других соглашений, совместимых с ней, и которые не затрагивают осуществления другими государствами-участниками своих обязательств по ней.

Работа сессий Комитета ИМО по упрощению формальностей в международном морском судоходстве (далее - Комитет) последних лет характеризуется расширением сферы специальных интересов Комитета, связанных прежде всего с необходимостью решения актуальных практических задач, возникающих в процессе осуществления международных морских перевозок. Так, поправки последних лет отразили интересы государств в решении вопросов о способах электронной обработки данных, консульских формальностях и сборах, предоставлении информации, предшествующей импорту, таможенной очистке

специализированного оборудования и фальсифицированных документах. Приняты новые стандарты и рекомендуемые практики, направленные на упрощение процедур, связанных с оформлением круизных и транзитных пассажиров, а также пожилых пассажиров и пассажиров-инвалидов. Сделана попытка решить проблемы, возникающие в связи с возросшим числом безбилетных пассажиров, нелегальных иммигрантов, беженцев.

Приняв на 24 сессии долгосрочный план работы, Комитет предложил государствам-участникам ИМО рассмотреть основные направления деятельности в области упрощения формальностей и выработать соответствующую национальную программу. В программе учтены следующие направления:

- выполнение, техническое толкование и совершенствование Конвенции по облегчению международного морского судоходства 1965 года и приложения к ней;

- политика ИМО в отношении автоматической обработки данных морских транспортных документов и документов, используемых для таможенной очистки судов;

- рассмотрение и формулировка предложений относительно изменения Конвенции или приложения к ней, включая согласование с другими конвенциями Конвенции по облегчению международного морского судоходства 1965 года и приложения к ней;

- формальности, связанные с приходом, стоянкой и отходом судов, прибытием, пребыванием и отбытием лиц, прибытием, нахождением и отправлением грузов;

- принятие мер, на которые не распространяется Международная конвенция по облегчению морского судоходства 1965 года, с целью облегчения захода и отхода судов, прибытия и отбытия лиц, прибытия и отправления грузов;



- вопросы упрощения формальностей в отношении работы ИМО по незаконному вмешательству в международное морское судоходство;
- аспекты упрощения методов борьбы с незаконной торговлей наркотиками;
- методы обращения с пассажирами, обладающими неправильно оформленными документами;
- средства для пассажиров пожилого возраста и инвалидов;
- аспекты упрощения формальностей в отношении взаимодействия судно - порт.

С вступлением в силу в 1984 г. новой процедуры принятия поправок, известной как "молчаливое признание", значительно ускорился процесс вступления их в силу и, следовательно, должна активизироваться деятельность государств-участников Конвенции по принятию соответствующих национальных законодательных актов.

На своей последней сессии Комитет принял поправку к рекомендованной практике, согласно которой "каждому договаривающемуся правительству следует образовать национальный комитет по упрощению формальностей на морском транспорте или подобный национальный координирующий орган для поощрения принятия и осуществления мер по упрощению формальностей между правительственными ведомствами, учреждениями и другими организациями, связанными с различными аспектами международного морского судоходства либо отвечающими за них, а также с портовыми властями и судовладельцами". При этом Конвенция рекомендует правительствам принять национальную программу облегчения морского судоходства, основанную на соответствующих требованиях приложения к Конвенции. Целью такой программы должно стать принятие всех реально осуществимых мер по облегчению движения судов, грузов, экипажей,

пассажиров, почты и припасов путем устранения ненужных препятствий и задержек.

Для Российской Федерации принятие такой программы и создание координирующего органа по ее выполнению, в который бы вошли представители всех заинтересованных ведомств, является необходимым, поскольку без таких согласованных усилий невозможна полноценная работа российской делегации на сессиях Комитета по упрощению формальностей, его рабочих и корреспондентских группах.

Кроме того, учитывая существенное отставание Российской Федерации в принятии национального законодательства по вопросам упрощения формальностей, представляется, что работа такого координирующего органа должна быть направлена не только на выработку будущих позиций и положений, но и на нормативное урегулирование вопросов, которые уже согласованы на международном уровне.

Значение Конвенции для ИМО определяется прежде всего тем, что она создает правовую основу для деятельности ИМО в структуре нового морского правопорядка с самостоятельной сферой деятельности. Согласно ст. 1 Конвенции об ИМО, как было сказано выше, одной из целей организации является обеспечение сотрудничества правительств в области регулирования любых вопросов, затрагивающих международное торговое судоходство, содействие всеобщему принятию практически возможных максимальных норм в отношении безопасности на море, эффективности судоходства, предотвращения загрязнения с судов. Достижение этих целей обеспечивается разработкой проектов конвенций, соглашений и других документов, созывом международных конференций и обменом информацией между государствами (ст. 2).

Впервые введенный Конвенцией термин - "компетентная международная организация" - применяется также в отношении ФАО, ЮНЕП, Межправительственной океанографической комиссии ЮНЕСКО и

содержится в ряде статей Конвенции, прямо или косвенно определяющих сферы деятельности ИМО (ст. 22 "Морские коридоры и схемы разделения движения"; ст. 39 "Обязанности судов и летательных аппаратов во время транзитного прохода"; ст. 41 "Морские коридоры и схемы разделения движения в проливах, используемых для международного судоходства"; ст. 42 "Законы и правила государств, граничащих с проливами, в отношении транзитного прохода"; ст. 53 "Право архипелажного прохода по морским коридорам"; ст. 60 "Искусственные острова, установки и сооружения в исключительной экономической зоне"; ст. 94 "Обязанности государства флага"; ст. 208 "Загрязнение, вызываемое деятельностью на морском дне"; ст. 211 "Загрязнение с судов"; ст. 217 "Обеспечение выполнения государствами флага"; ст. 218 "Обеспечение выполнения государствами порта"; ст. 220 "Обеспечения выполнения прибрежными государствами"; ст. 2 приложения VIII к Конвенции).

Положения учредительного акта ИМО подтверждают положение этой организации в качестве компетентной международной организации, способной подготавливать и разрабатывать международные нормы и правила, направленные на эффективное применение Конвенции, относящиеся к судоходству и предупреждению, сокращению и сохранению под контролем загрязнения с судов.

В этом случае, как отмечает профессор Вальфрум (ФРГ), выражение "компетентная международная организация" "применяется исключительно к ИМО и ее глобальному мандату".

Не случайно, что Совет ИМО в 1995 г. специально рассматривал вопрос о значении вступления в силу Конвенции для ИМО. Совет подчеркнул роль ИМО как "компетентной международной организации" в системе ООН в области судоходства и "взаимодействия ИМО и морской среды". Совет поручил изучать Конвенцию в связи с программами и деятельностью ИМО и обеспечивать соблюдение ее положений в тех

правовых рамках, которые предусмотрены Конвенцией. Речь не идет, разумеется, о выполнении положений Конвенции самой ИМО, т. к. она не обладает юрисдикцией по выполнению стандартов и правил, которые она установила. Такое выполнение лежит на ответственности государства флага, прибрежного государства и государства порта.

Конвенция содержит положения, затрагивающие обязанности государств, связанных с членством в международных организациях. Это касается прежде всего тех положений, которые относятся к международному нормотворчеству и национальной законодательной деятельности. Конвенция обязывает государства сотрудничать в рамках международных организаций, в частности в ИМО, в том, что касается предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды. Другие статьи Конвенции указывают на необходимость сотрудничества государств в установлении глобальных, региональных норм, стандартов и рекомендованной практики (п. 4 ст. 210 "Загрязнение, вызываемое захоронением", п. 1 ст. 211 "Загрязнение с судов").

В ряде статей, касающихся обеспечения исполнения, говорится о международных нормах и стандартах, установленных через компетентные международные организации (ст. 214 "Обеспечение выполнения законов и правил, касающихся загрязнения, вызываемого деятельностью на морском дне"; ст. 216 "Обеспечение выполнения законов и правил, касающихся захоронения"; п. 1 ст. 218 "Обеспечение выполнения государствами порта"; п. 7 ст. 220 "Обеспечение выполнения прибрежными государствами"; ст. 222 "Обеспечение выполнения в отношении загрязнения из атмосферы или через нее"). Обязанности государств заключаются в имплементации таких норм и стандартов путем принятия национальных законов и правил (ст. 213 "Обеспечение выполнения законов и правил, касающихся загрязнения из находящихся на суше источников"). В свою очередь, национальные правовые акты должны быть

по меньшей мере столь же эффективными: государства принимают законы и правила для предотвращения сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды с судов, плавающих под их флагом или зарегистрированных в них (п. 2 ст. 211). Такие законы и правила должны быть по меньшей мере столь же эффективными, что и общепринятые международные нормы и стандарты, установленные через компетентные международные организации или дипломатическую конференцию, или не менее эффективными (п. 6 ст. 210: национальные законы, правила и меры должны быть не менее эффективными в предотвращении сокращения и сохранении под контролем такого загрязнения, чем глобальные меры и стандарты), что и правовые нормы, установленные ИМО в данном случае. В других случаях требуется, чтобы национальные законы соответствовали международным правилам, устанавливаемым Конвенцией (п. 5 ст. 211: прибрежные государства для целей обеспечения выполнения... могут принимать в отношении своих исключительных экономических зон законы и правила для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения с судов, соответствующие общепринятым международным нормам и стандартам, установленным через компетентную международную организацию или общую дипломатическую конференцию, и вводящие в действие такие нормы и стандарты).

Кроме того, государства должны предпринимать конкретные действия с учетом общепринятых международных стандартов, установленных ИМО (ст. 60 "Искусственные острова, установки и сооружения в исключительной экономической зоне"), придерживаться общепринятых международных правил, процедур и практики и предпринимать все необходимые меры для их соблюдения - п. 5 ст. 94 "Обязанности государства флага").

Принимая меры, предусмотренные выше, каждое государство обязано придерживаться общепринятых международных правил, процедур

и практики и предпринимать все необходимые шаги для обеспечения выполнения, обеспечивать соблюдение судами, плавающими под их флагами, требований международных норм и стандартов (п. 1 ст. 217 "Обеспечение выполнения государствами флага": государства обеспечивают соблюдение судами, плавающими под их флагом или зарегистрированными в них, применимых международных норм и стандартов, установленных через компетентную международную организацию или общую дипломатическую конференцию... принятых для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения с судов; п. 2 ст. 217: государства, в частности, принимают надлежащие меры с целью обеспечения того, чтобы судам, плавающим под их флагом или зарегистрированным в них, запрещалось плавание до тех пор, пока они не будут в состоянии выйти в море с соблюдением упомянутых в п. 1 требований международных норм и стандартов, включая требования в отношении проектирования, конструкции, оборудования и комплектования экипажей судов).

Кроме того, государства должны предпринимать конкретные действия с учетом общепринятых международных стандартов, установленных ИМО (ст. 60); придерживаться общепринятых международных правил, процедур и практики и предпринимать все необходимые меры для их соблюдения (п. 5 ст. 94); обеспечивать соблюдение судами, плавающими под их флагами, требований международных норм и стандартов (п. 1, 2 ст. 217).

В некоторых отношениях стандарты и правила ИМО, по-видимому, призваны ограничивать законодательную компетенцию прибрежных государств. Примером может служить положение Конвенции, согласно которому законы и правила прибрежного государства, относящиеся к мирному проходу, не должны относиться к проектированию, конструкции, комплектованию экипажа или оборудованию иностранных судов, если

только они не вводят в действие общепринятые международные нормы и стандарты (п. 2 ст. 21 "Законы и правила прибрежного государства, относящиеся к мирному проходу").

Применение, соблюдение и следование международным нормам, стандартам, правилам и процедурам, безусловно, призваны содействовать максимально возможной международной унификации в регулировании торгового судоходства - деятельности, носящей ярко выраженный международный характер. В этой связи роль самой ИМО существенно повышается в том смысле, что разработанные ею нормы и международные стандарты потенциально могут ограничить попытки прибрежных государств ужесточить режим судоходства в морских пространствах, находящихся под их суверенитетом и юрисдикцией.

Отдельные положения Конвенции обязывают государства уведомлять международное сообщество через международные организации, в частности ИМО, о различного рода мерах, принимаемых ими в целях обеспечения безопасности на море и охраны морской среды. Сюда можно отнести уведомления о действующих законах и правилах мирного прохода (п. 3 ст. 21), границах морских коридоров и схемы разделения движения (п. 4 ст. 22; п. 2 ст. 41; п. 2 ст. 52), о существующих опасностях для судоходства в территориальном море (п. 2 ст. 24), о принимаемых особых мерах по охране окружающей среды в специально обозначенных районах исключительных экономических зон (п. 6 ст. 211) и др.

В ряде случаев Конвенция предусматривает осуществление совместных с ИМО действий. Так, согласно ст. 199 государства сотрудничают с ИМО в целях ликвидации последствий загрязнения или сведения до минимума возникшего вследствие этого ущерба.

Специально следует остановиться на положениях Конвенции, которые регламентируют порядок осуществления прибрежными

государствами своих прав. Сюда относятся процедуры, регулирующие порядок удаления морских установок и сооружений, установления зон безопасности вокруг них, определения особых районов, обозначения морских коридоров и схем разделения движения в прилегающих морских пространствах.

В подобных случаях осуществление прав прибрежных государств обусловлено соответствующими волевыми действиями ИМО. Однако компетенция ИМО может быть реализована только в том случае, если соответствующее государство передает ей предложения, т. е. выражает намерение установить морские коридоры или схемы разделения движения.

Важно отметить еще один аспект взаимодействия ИМО и Конвенции - этот аспект касается относительных связей с судебными и арбитражными инстанциями. Приложение VIII "Специальный арбитраж" содержит положение о списках экспертов, которые составляются и ведутся в различных областях соответствующими компетентными организациями для привлечения к рассмотрению дела. В области "судоходства, включая загрязнение с судов и в результате захоронения" - ИМО.

### ***Некоторые аспекты применения Конвенции ООН по морскому праву 1982 года***

Следует особо отметить, что Конвенция представляет собой баланс интересов крупных судоходных, рыболовных, промышленно развитых государств, с одной стороны, и развивающихся, слаборазвитых и, как правило, прибрежных стран - с другой. Достигнутый компромисс нашел свое отражение во многих статьях этого договора. С одной стороны, установлено 96 исключительных экономических зон, в которых согласно ст. 56 Конвенции прибрежные государства осуществляют суверенные права в отношении разведки и разработки естественных ресурсов и имеют юрисдикцию в части защиты морской среды, проведения морских научных исследований и создания искусственных островов и сооружений. С другой



стороны, уже 126 государств определили лимит для территориального моря в 12 морских миль.

Кроме того, компромисс состоит и в том, что в исключительных экономических зонах сохраняются свободы судоходства, полетов, прокладки кабелей и трубопроводов и другие правомерные с точки зрения международного права виды использования моря, относящиеся к этим свободам, связанные с эксплуатацией судов, летательных аппаратов и подводных кабелей и трубопроводов и совместимые с другими положениями настоящей Конвенции. Можно было бы указать и на компромиссный характер других положений Конвенции.

Таким образом, был создан единый пакет взаимных интересов, прав и обязанностей различных государств. Однако "постконвенционный" период вновь омрачается попытками ряда государств расширить свои права в своих исключительных экономических зонах вопреки ст. 56 Конвенции. Они пытаются как бы трансплантировать права, принадлежащие им в территориальном море, в такие зоны, забывая, что последние не являются частью территории государства и не подпадают под суверенитет последнего.

Эта тенденция нашла свое подтверждение, в частности, в позициях государств в связи с рассмотрением дел в Трибунале. Согласно Конвенции Трибунал создан для рассмотрения споров между государствами по поводу толкования или применения Конвенции, нарушения ее положений, ареста морских судов и их освобождения и т. п.

Особенность отдельных положений Конвенции заключается в том, что содержащиеся в них нормы адресованы всем государствам - участникам вне зависимости от членства в ИМО или каких-либо других компетентных международных организациях. Созданная конвенцией схема правового регулирования построена с таким расчетом, чтобы права

и обязанности государств - участников осуществлялись через международные нормы и стандарты.

В свою очередь, международные нормы и стандарты, относящиеся к международному судоходству и охране среды, должны разрабатываться через ИМО. Многочисленные положения Конвенции дают ссылку на деятельность различных организаций. В некоторых из этих случаев данные положения могут включать работу ИМО совместно с другими организациями.

В ст. 237 Конвенции содержатся также положения о том, что в области защиты и сохранения морской среды часть XII не наносит ущерба конкретным обязательствам, принятым на себя государствами по заключенным ранее специальным конвенциям и соглашениям, которые касаются защиты и сохранения морской среды.

Еще один аспект, показывающий современную тенденцию в применении Конвенции, связан с разработкой проекта Конвенции "Об охране подводного культурного наследия". В связи с появившейся технической возможностью подъема ценностей с морского дна возникла необходимость юридического регулирования этого вида деятельности. На дне территориального моря Финляндии лежит купленное Екатериной II голландское судно "Фрау Мария" с огромным числом драгоценностей. Об этом свидетельствует письмо Екатерины, адресованное Дидро. По мнению ряда океанографов, на дне океанов еще находится один миллион затонувших судов.

ЮНЕСКО совместно с Отделом океана и морского права ООН и после консультации с ИМО подготовила упомянутый проект Конвенции об охране подводного культурного наследия. Однако эксперты Российской Федерации, США и других стран подвергли этот проект серьезной критике. Они высказали мнение о том, что государства не имеют права регулировать и разрешать подобную деятельность в своей исключительной

экономической зоне или на континентальном шельфе, т. е. за пределами 24-мильных прилежащих зон. Эксперты России внесли предложение закрепить в Конвенции положение об уведомлении прибрежного государства о любой подобной деятельности, проводимой в его исключительной экономической зоне или на его континентальном шельфе, и направлении информации в ЮНЕСКО. Последний вариант представляется наиболее предпочтительным. Ряд развивающихся стран и некоторые развитые страны считают возможным разрешить прибрежным государствам регулировать подобную деятельность на их шельфах и в исключительных экономических зонах.

Однако согласно ст. 303 Конвенции (археологические и исторические объекты, найденные в море) прибрежное государство может предположить, что извлечение со дна моря без его одобрения объектов, представляющих археологическую и историческую ценность, в зоне до 24 морских миль приведет к нарушению в пределах его территории или его территориального моря таможенных, фискальных, иммиграционных или санитарных законов и правил. Иными словами, согласно положениям Конвенции компетенция прибрежного государства в этой области ограничивается пределами в 24 морские мили (отсчитываемые от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря).

Таким образом, и в практике Трибунала, и при рассмотрении приведенного проекта Конвенции проявилась новая тенденция в применении норм международного морского права: позиции не только развивающихся, но и ряда развитых стран (Франция, Дания, Греция, Португалия, Ирландия) не соответствуют положениям Конвенции.

### **ЛЕКЦИЯ 3. ИМО В ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ.**

## *Международно-правовые основы международной морской организации (ИМО)*

Международная морская организация (International Maritime Organization, ИМО) была создана в 1948 г., когда на Конференции ООН была принята Конвенция о Межправительственной морской консультативной организации (вступила в силу в 1958 г.). ИМО входит в число специализированных учреждений ООН. Постоянными членами ИМО в настоящее время являются 170 государств. Кроме того, Гонконг, Макао и Фарерские острова входят в ИМО в качестве ассоциированных членов. Международная морская организация (далее - ИМО), является одним из специализированных учреждений Организации Объединенных Наций (далее - ООН), основным направлением деятельности которой является международное морское право.

Согласно ст.1 указанной Конвенции цели ИМО сводятся к следующим:

а) обеспечивать механизм сотрудничества правительств в области правительственного регулирования и практики в технических вопросах любого рода, затрагивающих международное торговое судоходство; поощрять и содействовать всеобщему принятию практически возможных максимальных норм в отношении безопасности на море, эффективности судоходства, предотвращения загрязнения моря с судов и борьбы с ним, а также рассматривать административные вопросы, связанные с целями, изложенными в этой статье;

б) поощрять устранение дискриминационных мер и излишних ограничений, затрагивающих международное торговое судоходство, со стороны правительств с тем, чтобы предоставить мировой торговле возможность без дискриминации пользоваться услугами судоходства; создавать и поощрять усилия правительств по развитию своего национального судоходства и в целях обеспечения безопасности;

в) обеспечивать рассмотрение Организацией любых споров, касающихся судоходства и воздействия судоходства на морскую среду, которые могут быть переданы ей любым органом или специализированным учреждением ООН (в соответствии с Соглашением между ООН и ИМО от 17 февраля 1959 г. ООН признает ИМО в качестве специализированного учреждения, ответственного за такие действия, которые считаются необходимыми в соответствии с Конвенцией о ИМО для выполнения ее основных целей);

г) обеспечивать обмен информацией между правительствами по вопросам, находящимся на рассмотрении ИМО.

Для достижения указанных целей ИМО обладает достаточно широким кругом компетенций, в частности, она правомочна рассматривать и выносить рекомендации в целях эффективной реализации указанных выше вопросов, кроме того её деятельность затрагивает вопросы непосредственно касающиеся судоходства и воздействия судоходства на морскую среду. Другим, не менее важным направлением деятельности ИМО является разработка проектов конвенций, соглашений и других соответствующих документов, которые рекомендуются правительствам и международным организациям. ИМО созывает международные конференции; обеспечивает механизм для консультаций между членами Организации и обмена информацией между правительствами; содействует техническому сотрудничеству.

Значение Конвенции для ИМО определяется тем, что она создает правовую основу для деятельности ИМО.

На ИМО возлагаются также задачи, связанные с Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г. Так, в соответствии с п.2 ст.2 Положения VIII "Специальный арбитраж" списки экспертов в области судоходства, включая загрязнение с судов и в результате захоронения, ведутся ИМО. Из

этих списков в случае необходимости стороны избирают арбитров для разрешения споров между государствами в области судоходства.

В ряде статей Конвенции 1982 г. содержится упоминание о "компетентной международной организации" и "общепринятых международных нормах и стандартах". Так, согласно ст.22 прибрежное государство, устанавливая морские коридоры и предписывая системы разделения движения судов в территориальном море, принимает во внимание рекомендации компетентной международной организации.

В проливах, используемых для международного судоходства, морские коридоры и схемы разделения движения устанавливаются проливым государством и утверждаются ИМО. Почти все нормы Конвенции 1982 г., посвященные загрязнению с судов, содержат упоминание об общепринятых нормах и стандартах, установленных компетентной международной организацией.

Согласно Правилу 8-1 Части V Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г., измененной Протоколом 1978 г. (СОЛАС 74/78), ИМО признается единственной международной организацией по разработке руководств, критериев и правил для системы судовых сообщений на международном уровне; эти системы направляются в ИМО для одобрения. Только ИМО обладает компетенцией устанавливать обязательные маршруты движения судов.

В результате поправок, внесенных в Международную конвенцию о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г., ИМО является гарантом "действительности" дипломов, выдаваемых государством флага судна членам экипажа.

Разработка проектов международных договоров, регламентирующих торговое мореплавание, является одной из основных функций ИМО. Именно в рамках ИМО были разработаны и затем приняты такие важные международные конвенции, носящие универсальный характер, как

СОЛАС, МАРПОЛ и многие другие. Кроме того, ИМО постоянно разрабатываются и принимаются резолюции, рекомендации, правила и руководства по различным вопросам торгового мореплавания. Как верно отмечает Иванов Г.Г., "образование ИМО совпало с периодом огромных изменений в мировом судоходстве в связи с появлением новых технологий в мореплавании".

В определенном смысле ИМО является форумом, в котором государства - члены этой организации обмениваются информацией, обсуждают правовые, технические и иные проблемы, касающиеся судоходства, а также загрязнения с судов окружающей среды, в первую очередь морской.

Основные функции и структура ИМО: действует в качестве агента Организации Объединенных Наций (ООН); является консультативной и совещательной организацией; несет ответственность за организацию обеспечения безопасности на море и защиты окружающей среды, а также решение юридических вопросов, связанных с международным судоходством; способствует облегчению взаимодействия правительств государств по техническим вопросам для достижения высочайших стандартов в области безопасности на море и предотвращения загрязнения; принимает и совершенствует обязательные к исполнению и рекомендательные международные конвенции, кодексы, резолюции, протоколы, циркуляры и рекомендации.

Международная морская организация работает над созданием новых и улучшением действующих документов. На ее счету более 40 международных конвенций и большое количество протоколов и дополнений к ним. Для удобства можно сгруппировать конвенции по следующим критериям:

1. Конвенции, касающиеся безопасности на море и взаимодействия судов / портов:

Конвенция о международных правилах предупреждения столкновений судов в море (МППСС), 1972 г

Конвенция по облегчению международного морского судоходства (FAL), 1965 г

Международная конвенция о грузовой марке (LL), 1966 г

Международная конвенция по морскому поиску и спасанию (SAR), 1979 г

Конвенция о Международной морской организации спутниковой (ИМСОС), 1976 г

2. Конвенции, касающиеся предотвращения загрязнения морской среды:

Международная конвенция относительно вмешательства в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению нефтью, 1969 г

Конвенция о предотвращении загрязнения моря сбросами отходов и других материалов (LC) 1972 г (и 1996 г Лондонский протокол)

Международная конвенция о борьбе с загрязнением нефтью (БЗНС), 1990 г

Гонконгская международная конвенция о безопасной и экологически рациональной утилизации судов, 2009 г

3. Конвенций, регулирующие вопросы ответственности и компенсации:

Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью (CLC), 1969 г

Конвенция о ограничении ответственности по морским требованиям (LLMC), 1976 г

Международная конвенция об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой опасных и вредных веществ на море (HNS), 1996 г.



Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом 2001 г.

Несмотря на такое большое количество всё же можно установить, что основная цель данных конвенций - повысить безопасность мореплавания путем обязательного применения единых для всех стандартов как при управлении судами с берега, так и в процессе их эксплуатации экипажами.

Таким образом, Международная морская организация (ИМО) - это международная межправительственная организация, которая является специализированным учреждением ООН и служит аппаратом для сотрудничества и обмена информацией по техническим вопросам, связанным с международным торговым судоходством. Деятельность ИМО направлена на отмену дискриминационных действий, затрагивающих международное торговое судоходство, а также принятие норм (стандартов) по обеспечению безопасности на море и предотвращению загрязнения с судов окружающей среды, в первую очередь морской.

### ***Структура международной морской организации (ИМО)***

По состоянию на 19 ноября 2011 года, в ИМО состоят 170 государств-членов и 3 ассоциированных члена (Фарерские острова, Гонконг, Макао).

Государства разделены на три большие группы: 10 ведущих морских государств, 10 иных государств, значительных с точки зрения международной морской торговли, и 20 морских государств, избранных в Совет с целью обеспечения географического представительства различных регионов мира.

Международная морская организация состоит из Ассамблеи, Совета и пяти основных комитетов: Комитета по безопасности на море; Комитета по защите морской среды; Юридического комитета; Комитета по

техническому сотрудничеству и Комитета по упрощению формальностей судоходства, а также из ряда подкомитетов, Секретариата, Главного секретаря.

Все нормативные и правовые документы, подготовленные в подкомитетах и рассмотренные на сессиях комитетов, рассматриваются и принимаются, как правило, на очередных сессиях Ассамблеи Организации. Наиболее серьезные, стратегические решения могут приниматься решениями дипломатических конференций. Решения ИМО объявляются в форме резолюций Организации, к которым при необходимости могут прилагаться вновь принятые документы (кодексы, циркулярные письма, поправки к действующим документам - конвенции, кодексу и т.п.). С учетом оговариваемых условий и сроков вступления в силу такие решения должны внедряться администрациями.

Ассамблея - главный административный совет ИМО, который состоит из всех членов организации (государств), которые собираются на сессии один раз в два года (очередные заседания) или в экстренных случаях (внеочередные). Ассамблея отвечает за утверждение программы работы, определяет бюджет и финансовые мероприятия Организации. Ассамблея также избирает Совет.

Совет состоит из представителей 40 государств-членов, избирающихся сроком на два года по следующему принципу:

- а) 10 из группы стран, в наибольшей степени заинтересованных в международных морских перевозках;
- б) 10 из группы стран, в наибольшей степени заинтересованных в международной морской торговле;
- в) 20 из группы стран, имеющих особые интересы в области морского судоходства, избрание которых одновременно должно обеспечивать представительство в Совете всех географических регионов мира.

Совет является исполнительным органом ИМО, собирается дважды в год и между сессиями Ассамблеи является главным органом ИМО. Он не уполномочен направлять правительствам рекомендации по вопросам безопасности на море и предотвращению загрязнения морей. Совет координирует деятельность органов ИМО, рассматривает программу и бюджет, комментирует доклады комитетов перед их передачей на рассмотрение Ассамблей и назначает генерального секретаря.

Комитет по безопасности на море (КБМ) состоит из всех государств-членов. Функции данного Комитета заключаются в том, чтобы рассматривать "любые вопросы в рамках Организации и касающиеся навигационных средств, постройки и оборудования судов, укомплектования судов экипажами с точки зрения безопасности, правил предупреждения столкновений судов, обработки опасных грузов, регламентации безопасности на море, гидрографической информации, судовых журналов и штурманской документации, расследования морских аварий, спасания имущества и людей, а также любые другие вопросы, непосредственно затрагивающие безопасность на море....".

Комитет также обязан предоставлять механизм для выполнения обязанностей, возложенных на него в соответствии с Конвенцией ИМО или которые могут быть возложены на него законом или на основании международного договора. Он также представляет на рассмотрение рекомендаций в области безопасности Ассамблеи.

Комитет по защите морской среды (КЗМС) уполномочен рассматривать любой вопрос, касающийся профилактики и борьбы с загрязнением с судов. Данный комитет представляет Совету предложения, рекомендации, а также доклад по предотвращению загрязнения моря с судов и борьбе с ним. КЗМС был впервые создан в качестве вспомогательного органа Ассамблеи и действует с 1985 года.

Юридический комитет уполномочен решать любые правовые вопросы, входящие в компетенцию Организации. Комитет состоит из всех государств-членов ИМО. Он был создан в 1967 году в качестве вспомогательного органа для решения правовых вопросов, которые возникли после загрязнения моря нефтью.

Комитет по техническому сотрудничеству был образован в 1969 г так же, как и большинство Комитетов в качестве вспомогательного органа. В соответствии со ст.43 Конвенции 1948 г, рассматривает, в зависимости от случая, любой вопрос, входящий в компетенцию Организации и касающийся осуществления проектов технического сотрудничества.

Комитет по упрощению формальностей судоходства был создан в качестве вспомогательного органа Совета в мае 1972 года, с последующими изменениями 2008 года в результате поправки к Конвенции об ИМО. Работа Комитета заключается в устранении ненужных формальностей и "волокиты" в международной перевозке груза.

Секретариат ИМО состоит из Генерального секретаря и около 300 международных сотрудников, находящихся в штаб-квартире Организации в Лондоне. Генеральный секретарь Организации является гражданином Японии Коджи Секимицу (Mr. Koji Sekimizu), который был назначен на должность с 1 января 2012 года.

Таким образом, Международная морская организация имеет достаточно обширную и разветвленную структуру с разграничением компетенции по конкретным вопросам (по защите морской среды, по техническому сотрудничеству, и т.д.) среди различных комитетов, в целях эффективной и тщательной проработки задач, возложенных на ИМО в Конвенции 1948 г.

*Достижения и деятельность Международной морской организации (ИМО)*

Как выше уже отмечалось международная морская организация была создана в 1948 г на конференции ООН, в качестве первого международного органа, который должен заниматься морскими вопросами.

На 27-й сессии ассамблеи ИМО был принят стратегический план на период 2012-2017 гг. Данный стратегический план устанавливает конкретные направления деятельности и действия, которые необходимо предпринять для решения возникших проблем, в числе которых пиратство, воздействия судоходства на окружающую среду и другие.

Наиболее актуальные задачи ИМО:

1. Ликвидация нестандартного судоходства;
2. Принятие мер безопасности при обеспечении беспрепятственных и эффективных потоков морской торговли;
3. определение видов деятельности морского судоходства и случаев, которые могут иметь негативное воздействие на окружающую среду, и разработка соответствующих превентивных мер;
4. повышенное внимание к человеческому фактору для достижения более безопасного, защищенного и экологического судоходства;
5. обеспечение безопасности жизни на море;
6. принятие эффективных мер для решения проблем, связанных с иммигрантами, перевозимыми морем, безбилетными пассажирами;
7. принятие мер, связанных с гуманитарными аспектами пиратства и вооруженного разбоя против судов;
8. обеспечение содействия технологических новшеств повышению уровня морской безопасности и охраны, защиты окружающей среды, росту международной морской торговли.

Пиратство и вооруженный разбой против судов.

Борьба с пиратством - это наиболее важная задача ИМО. В 1983 г была принята резолюция, в которой содержатся меры по предотвращению

пиратства. С тех пор "пиратство" актуальная тема, стоящая постоянно на повестке дня.

По разным данным, общий ущерб от современного пиратства в мире составляет 13 - 16 миллиардов долларов в год, однако эксперты оценивают не только колоссальный экономический ущерб, но и с озабоченностью отмечают, что нападения пиратов могут спровоцировать экологическую катастрофу (например, в результате взрыва танкера). Нельзя также исключать и возможности объединения вооруженных пиратских банд с международными террористическими организациями, что может привести к совершенно непредсказуемым результатам.

Оценивая меры, осуществляемые государствами в сфере борьбы с преступлениями, совершаемыми на море, в том числе с пиратством, Ю.С. Ромашев выделяет факторы, снижающие их эффективность. Это: отсутствие единых подходов; не отвечающая современным требованиям правовая база; недостаточный уровень взаимодействия компетентных органов государств; отсутствие единой системы наблюдения за надводной обстановкой на море; недостаточное техническое оснащение правоохранительных органов; отсутствие общепризнанной нормативно-правовой базы по вопросам самообороны судов и технических средств связи и ряд других факторов.

В связи с ростом пиратства в 2005 г у побережья Сомали, международная морская организация приняла новую резолюцию А.979 (24) , которая послужила поводом для обсуждения данного вопроса в ООН. Совет Безопасности ООН принял решение о создании контактной группы по пиратству, которая представляла собой механизм координации действий государств и международных организаций. Были созданы рекомендации для государств, судовладельцев, судовладельцев для предотвращения и предупреждения нападения пиратов. Например, суда,

которые попали под вооруженный разбой пиратов, должны подавать специальный сигнал.

Также в ИМО разработаны рекомендации по применению охраны на судах, которые содержатся в специальных циркулярах.

В настоящее время существуют различные точки зрения на то, каким образом можно предотвратить захваты судов, начиная с вооружения экипажа и заканчивая включением в состав команды корабля вооруженной охраны (сотрудников ЧОПов, специальной службы полиции, службы эскорта и т.д.). Между тем еще в 1999 и 2002 гг. Международная морская организация разработала циркуляры, содержащие рекомендации правительствам и руководящие указания судовладельцам, капитанам и экипажам судов по предупреждению и пресечению актов пиратства и вооруженного разбоя на море. С учетом последних обстоятельств, а также в связи с введением в действие с 1 июля 2004 г. Международного кодекса по охране судов и портовых средств, эти рекомендации были пересмотрены в июне 2009 г.

ИМО акцентирует внимание на недопущении вооружения команды морских судов (п.5 Рекомендаций правительствам), самозащита экипажа может заключаться в предотвращении несанкционированного вторжения, например, путем установления ограждения по периметру судна, в своевременном оповещении о нападении властей прибрежного государства и находящихся поблизости военных судов и в других адекватных мерах (п.15 Руководства судовладельцам и операторам). Кроме того, государствам не рекомендуется использовать для защиты судна и экипажа вооруженных сотрудников частных охранных предприятий, поскольку это может вызвать эскалацию конфликта и привести к жертвам со стороны экипажа (п.7 Рекомендаций правительствам), что касается использования вооруженной охраны из представителей государственных военных и правоохранительных структур, то этот вопрос остается на усмотрении

компетентных властей государства и судовладельцев (п.8). Следовательно, остается только использование квалифицированных военнослужащих военно-морских и военно-воздушных сил государств.

В результате, принятые резолюции, рекомендации, работа ИМО положительно сказалась на сокращении пиратских нападений. Многим пиратам вынесены приговоры о тюремном заключении (более 1000).

#### Противодействие нелегальной миграции

Одной из наиболее актуальных проблем современности выступает нелегальная миграция на море, поскольку морские пространства зачастую используются преступными группировками для извлечения прибыли путем переправки нелегальных мигрантов из одного государства в другое.

Проблема борьбы с нелегальной миграцией тесно связана с проблемой наличия незаконных пассажиров на борту морских судов (так называемых безбилетников). Безбилетники преследуют цель или незаконного проезда на морских судах, чтобы сэкономить финансовые средства, или же непосредственно являются нелегальными мигрантами. Данная проблема создает сложности как для самих государств, так и для межгосударственных отношений.

Большую роль в разработке международных стандартов по противодействию безбилетникам играет Международная морская организация (ИМО). Данные стандарты и рекомендованную практику по безбилетникам отражают Руководящие положения по распределению ответственности по поиску успешного решения случаев с безбилетниками (Резолюция ИМО А.871 (20)), принятые в 1997 г. Данная Резолюция установила основные принципы для применения к случаям с безбилетниками.

В Руководящих положениях утверждается, что успешное разрешение случаев с безбилетниками является сложной задачей из-за различий в национальном законодательстве государств. Тем не менее, некоторые



базовые принципы могут применяться в общем подходе. Безбилетники, пересекающие границу государства без соответствующих документов, являются, по сути, нелегальными иммигрантами, и решение вопроса по урегулированию подобных ситуаций является прерогативой вовлеченного государства. С безбилетниками, ищущими убежища, необходимо обращаться в соответствии с принципами международного права, установленными в соответствующих международных договорах. Как указано в ст.4.1 Конвенции FAL, здесь следует придерживаться Конвенции ООН о статусе беженцев от 28 июля 1951 г. и Протокола ООН о статусе беженцев от 31 января 1967 г., а также соответствующего законодательства государства.

Руководящие положения выступают за тесное взаимодействие между владельцами судна и портовыми властями. В тех случаях, когда это разрешено национальным законодательством, власти государства должны решать вопрос о наказании безбилетника, учитывая причиненный ущерб. Государствам следует разрешить возвращаться тем безбилетникам, которые были идентифицированы как граждане этого государства или у которых есть право пребывания в данном государстве, в то время как государства, где безбилетник взшел на борт судна, должны разрешить ему вернуться до окончательного рассмотрения вопроса.

Необходимо прилагать все усилия к тому, чтобы избежать ситуаций, при которых безбилетник задерживается на борту судна на неопределенный срок.

Резолюция Ассамблеи ИМО также затрагивает проблемы, с которыми сталкиваются владельцы и капитаны судов при высадке безбилетников. В этом документе особо подчеркивается необходимость в сотрудничестве и устанавливается, что при обычных обстоятельствах посредством такого сотрудничества безбилетников необходимо снимать с судов настолько быстро, насколько это возможно, и отправлять в

государство гражданства или порта посадки либо в любую другую страну, которая их примет.

Хотя Протокол против незаконного ввоза мигрантов по суше, морю и воздуху, дополняющий Конвенцию Организации Объединенных Наций против транснациональной организованной преступности 2000 г., направлен на борьбу с организованными преступными группировками, использующими нелегальную миграцию как средство наживы, этот документ может сыграть важную роль в противодействии безбилетникам. В этом Протоколе предусмотрен комплекс мер в этой области, которые могут быть применены и к безбилетникам в морских портах. Так, государства-участники без ущерба для международных обязательств в отношении свободного передвижения людей, насколько это возможно, устанавливают такие меры пограничного контроля, какие могут потребоваться для предупреждения и выявления незаконного ввоза мигрантов.

Каждый участник Протокола принимает законодательные или другие надлежащие меры для предупреждения, насколько это возможно, использования транспортных средств, эксплуатируемых коммерческими перевозчиками, при совершении преступлений, связанных с нелегальной миграцией. В надлежащих случаях и без ущерба для применимых международных конвенций такие меры включают установление для коммерческих перевозчиков, в том числе любой транспортной компании, или владельца, или оператора любых транспортных средств, обязательства убедиться в том, что все пассажиры имеют документы на въезд/выезд, необходимые для въезда в принимающее государство.

В интересах противодействия нелегальной миграции Протоколом предусмотрен комплекс мер по обеспечению надежности документов и контроля за ними, что должно затруднить их неправомерное

использование и подделку или противозаконное изменение, воспроизведение или выдачу.

Повышение энергоэффективности судов и снижение выбросов парниковых газов.

Одна из главных задач ИМО - разработать механизмы, ограничивающие выбросы парниковых газов с судов. Были приняты технико-эксплуатационные меры, направленные на снижение выбросов за счет повышения энергоэффективности судов. Также были внесены поправки в 2011 г Комитетом по защите морской среды в Конвенцию МАРПОЛ, а именно введена четвертая глава, закрепляющая регулирование энергоэффективности судов. С 1 января 2013 г вступили новые поправки.

Помимо вышесказанного, ИМО занимается разработкой Полярного Кодекса, который планируется принять в 2015 г. Кодекс, прежде всего, нацелен на укрепление безопасного мореплавания по Северному морскому пути в Арктике, а также будет регулировать деятельность нефтяной, горнодобывающей промышленности, которая все шире расширяет свои границы.

Охрана человеческой жизни на море и охрана окружающей среды.

В течение многих лет ИМО прилагала значительные усилия, чтобы через свои комитеты путем разработки рекомендаций администрациям (государствам) ввести нормы, конвенции, кодексы, рекомендации практических мер и указаний по охране человеческой жизни на море и охране окружающей среды.

ИМО, исходя из общих принципов и целей, определяет в качестве самых важных средств предупреждения аварий на море и загрязнения моря с судов:

- 1.проектирование, постройку, оборудование и уход за судами;
- 2.безопасную эксплуатацию судов;

3.надлежащую подготовку экипажей и берегового персонала по управлению безопасностью, включая готовность к аварийным ситуациям;

4.наличие в структуре лица (лиц) на берегу, имеющего (имеющих) непосредственную связь с руководством компании, соответствующие полномочия и ресурсы и персонально отвечающего (отвечающих) за безопасную эксплуатацию судов и предотвращение загрязнения.

Конкретным результатом деятельности ИМО в этих направлениях явился Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения (МКУБ), разработанный Комитетом по безопасности на море и Комитетом по защите морской среды и принятый ИМО Резолюцией А.741 (18) 4 ноября 1993 г.

Впоследствии (в 1994 г.) МКУБ был придан обязательный статус в рамках Конвенции СОЛАС. Цель этого документа - повысить уровень требований стандартов безопасности и защиты окружающей среды.

До недавнего времени международное морское сообщество подходило к безопасности на море только с точки зрения технической стороны вопроса. Проанализировав содержание основных международных конвенций, связанных с безопасностью мореплавания и охраной окружающей среды, эксперты ИМО обнаружили, что около 80% содержащихся в них требований носят чисто технический характер (конструкция судна, требования к судовому оборудованию и т.д.), в то время как на эксплуатационные требования и процедуры, связанные с человеческим фактором, приходится лишь около 20%. По результатам проведенных исследований, ИМО начала развивать программу "Humanization of Conventions" - "очеловечивание Конвенций", которая включала в себя три главных направления:

5. Пересмотр Конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г., который и был осуществлен в августе 1995 г.

6. Введение Международного кодекса по управлению безопасностью.

7. Введение процедур государственного портового контроля на основе Правила XI/4 "СОЛАС-74" и связанной с ним Резолюции А.787 (19) - Процедуры государственного портового контроля.

Превышение порога восприимчивости и переработки информации неминуемо приведут к неправильным решениям и, как следствие, аварийной ситуации, поэтому целью рассмотрения вопросов человеческого фактора должна явиться выработка предупредительных мер, способствующих снижению в максимально возможной степени вероятности человеческой ошибки. Возможные причины человеческих ошибок, приводящих к возникновению аварийных ситуаций, сводятся к следующему: плохая организация управления, фактор усталости, недостаточная подготовка экипажа, недостаточное число членов экипажа, многонациональный экипаж, плохое знание языка общения, индивидуальные факторы.

Наиболее эффективным путем решения проблемы человеческого фактора в морской аварийности является путь последовательной унификации в международном плане правил безопасности, квалификационных и технических стандартов, языка общения, технологии судовождения, правил перевозки грузов, инструкций мореплавателям по использованию технических средств, правил ведения судовых навигационных и машинных журналов, руководств по расследованию, классификации и учету морских аварий и других элементов деятельности человека на море.

Таким образом, безопасность мореплавания нельзя сводить только к предотвращению аварий путем совершенствования конструкций судов и методов судовождения, особую роль играет человеческий фактор, а именно профессионализм людей, работающих на судах.

## ЛЕКЦИЯ 4. РОЛЬ МЕЖДУНАРОДНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ В ОБЕСПЕЧЕНИИ БОРЬБЫ С ПИРАТСТВОМ

### *Определение пиратства*

Проблема морского пиратства сегодня становится одной из составляющих борьбы с международным терроризмом. Она уносит человеческие жизни и отрицательно влияет на развитие торговых связей, представляет угрозу наиболее важным торговым морским коммуникациям в мире и создает препятствия в развитии свободной торговли вследствие неизбежного удорожания морских перевозок, что отрицательно сказывается на экономических показателях производственной деятельности, в том числе и российского торгового флота, а следовательно, и на налоговые поступления в российский бюджет.

Преступления, совершаемые на море, должны рассматриваться как часть более общей проблемы международной организованной преступности, эффективная борьба с которой возможна на основе глобального и регионального сотрудничества государств, а также за счет совершенствования и унификации национальных законов.

В настоящее время опасными считаются прибрежные воды Южной и Средней Америки (Карибское море, воды Коста-Рики, Бразилии, Колумбии), западное и восточное побережья Африки (район Гвинейского залива и территориальные воды Нигерии, Анголы и Сомали), районы Юго-Восточной Азии и Азиатско-Тихоокеанского региона. Самыми «пиратскими» являются побережья Индии и Шри-Ланки, зона Малаккского и Сингапурского проливов, Таиландский залив и Южно-Китайское море. В Азиатско-Тихоокеанском регионе пиратство характеризуется тем, что большинство актов происходит в районах международных проливов – Малаккского и Сингапурского (ежегодно здесь проходит более 30 тысяч или ежедневно от 200 до 600 судов, около половины из них – танкеры), в пределах территориальных или

архипелажных вод Малайзии, Индонезии или Сингапура. Также значительное число нападений на суда осуществляется в районах спорной юрисдикции, в особенности в Южно-Китайском море.

В 2010 году наблюдалась эскалация насилия, увеличение сроков захвата, более изощренный образ действий и расширение района нападений в южной (до Мозамбика) и восточной частях Индийского океана.

По сведениям Международного морского бюро, количество нападений на суда по всему миру по итогам 2010 года выросло на 10% по сравнению с аналогичным показателем предыдущего года. За год пиратам удалось захватить 53 судна, был взят в плен 1181 моряк, восемь были убиты.

Свободное движение по морским путям по-прежнему имеет огромное экономическое значение для всего международного сообщества.

В отношении международно-правового регулирования такого международного преступления, как пиратство, следует отметить, что впервые определение пиратства сформулировано в ст. 15 Конвенции об открытом море 1958 г., в соответствии с которой под пиратством понимаются:

1. Любой неправомерный акт насилия, задержания или грабежа, совершаемый с личными целями экипажем или пассажирами какого-либо частновладельческого судна или частновладельческого летательного аппарата и направленный:

а) в открытом море против какого-либо судна или летательного аппарата или против лиц или имущества, находящихся на борту;

б) против какого-либо судна или летательного аппарата, лиц или имущества в месте, находящемся за пределами юрисдикции какого бы то ни было государства.

2. Любой акт добровольного участия в использовании какого-либо судна или летательного аппарата, если тот, кто такой акт совершает, знает обстоятельства, в силу которых это судно или этот летательный аппарат является пиратским судном или пиратским летательным аппаратом.

3. Любое действие, являющееся подстрекательством или сознательным содействием совершению действия, предусмотренного в п.п. 1 и 2 указанной статьи.

Статья 101 Конвенции по морскому праву 1982 г. воспроизводит определение пиратства, данное в Конвенции 1958 г.

Из регламентированного конвенциями определения пиратства можно выделить следующие признаки этого преступления:

- оно может быть совершено только в открытом море, т.е. в пространствах вне юрисдикции какого-либо государства. В пределах государственной территории подобные деяния квалифицируются по законам данной страны как разбойное нападение, грабеж, бандитизм и т.д.;

- направлено против другого судна, летательного аппарата, или против лиц, или против имущества, находящегося на борту этого судна, а также против безопасности его плавания;

- совершение актов пиратства только частновладельческим судном или частновладельческим летательным аппаратом, а также военным кораблем, государственным судном или государственным летательным аппаратом, экипаж которого поднял мятеж и захватил контроль над этим кораблем, судном или летательным аппаратом, т.е. вышел из-под юрисдикции государства флага (ст. 102 Конвенции 1982 г.);

- пиратство должно сопровождаться насилием, угрозой применения насилия, актами задержания, грабежа и т.п., то есть совершение этих актов вопреки принципам и нормам международного права. На практике насилие носит вооруженный характер;



- пиратскими могут быть только действия, совершенные с личными целями, то есть личное обогащение, корысть, месть и другая личная заинтересованность.

Следует отметить, что, основываясь на международно-правовом понятии пиратства, предмет такого преступления – морское или речное судно (отечественное или иностранное, государственное или частное, военное, торговое, научное или иное), находящееся за пределами государственной границы вне юрисдикции какого бы то ни было государства, так как в противном случае содеянное рассматривается как грабеж, разбой, бандитизм, а объектом преступления могут быть физические и юридические лица, если действия осуществляются в отношении принадлежащего им имущества, находящегося на борту судна или летательного аппарата.

Для целей статистики Международное морское бюро Международной торговой палаты определяет пиратство как «акт или попытку высадки на борт какого-либо судна с намерением совершить кражу или любое другое преступление, а также с намерением или способностью применить силу при совершении такого акта». Данное определение охватывает как сами акты, так и попытки нападений, независимо от того, находится ли судно у причала, на якорной стоянке или в море.

Кроме Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. на предотвращение деятельности транснациональной организованной преступности и борьбу с ней нацелен ряд международно-правовых документов, например Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства 1988 г., Международная конвенция о борьбе с захватом заложников и Конвенция Организации Объединенных Наций против транснациональной организованной преступности 2000 г.

### ***Конвенция борьбы с пиратством***

На дипломатической конференции, проходившей в Риме с 1 по 10 марта 1988 г., в которой приняли участие 76 государств, под эгидой ИМО, ссылаясь на Резолюцию ГА ООН № 40/61 от 9 декабря 1985 г. и принимая во внимание Резолюцию Ассамблеи Международной морской организации А.584(14) от 20 ноября 1985 г., призывая разработать меры по предупреждению незаконных актов, угрожающих безопасности судов и безопасности их пассажиров и экипажей, была принята Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства.

Указанная Конвенция применяется ко всем судам, за исключением военных кораблей; судов, которые принадлежат государству или эксплуатируются им в качестве военно-вспомогательных судов, в таможенных или полицейских целях; или выведенные из эксплуатации (п. 1 ст. 2), совершающим плавание (или его маршрут включает плавание в воды, через воды или из вод) в водах, расположенных за внешней границей территориального моря какого-либо одного государства или за боковыми границами его территориального моря с сопредельными государствами (п. 1 ст. 4).

Таким образом, Конвенция не затрагивает иммунитета военных кораблей и других государственных судов, эксплуатируемых в коммерческих целях (ст. 2).

Конвенция в п. 1 ст. 3 определяет, что любое лицо совершает преступление, если оно незаконно и преднамеренно:

- а) захватывает судно или осуществляет контроль над ним силой или угрозой силы, или путем любой другой формы запугивания; или
- б) совершает акт насилия против лица на борту судна, если этот акт может угрожать безопасному плаванию данного судна; или

в) разрушает судно или наносит судну или его грузу повреждение, которое может угрожать безопасному плаванию данного судна; или

г) помещает или совершает действия в целях помещения на борт судна каким бы то ни было способом устройство или вещество, которое может разрушить это судно, нанести этому судну или его грузу повреждение, которое угрожает или может угрожать безопасному плаванию данного судна; или

д) разрушает морское навигационное оборудование, или наносит ему серьезное повреждение, или создает серьезные помехи его эксплуатации, если любой такой акт может угрожать безопасному плаванию судна; или

е) сообщает заведомо ложные сведения, создавая тем самым угрозу безопасному плаванию судна; или

ж) наносит ранения любому лицу или убивает его в связи с совершением или попыткой совершения какого-либо из перечисленных выше преступлений.

В соответствии с Конвенцией 1988 г. каждое государство – участник Конвенции должно включить в национальные уголовные законы соответствующие наказания за указанные выше преступления и принять меры, которые могут оказаться необходимыми для установления его юрисдикции в отношении преступлений, совершенных:

а) против или на борту судна, плававшего под флагом данного государства во время совершения этого преступления; или

б) на территории данного государства, включая его территориальное море; или

в) гражданином данного государства или лицом без гражданства, проживающим в данном государстве.

Государство – участник Конвенции также вправе установить свою юрисдикцию в отношении любого из перечисленных выше преступлений, когда во время его совершения гражданин данного государства захвачен,

подвергался угрозам, ранен во время его совершения или убит, а также если одно из упомянутых преступлений совершено в попытке вынудить данное государство совершить какое-либо действие или воздержаться от него (п. 2 ст. 6).

Капитан судна может передать компетентным органам (предварительно уведомив их по возможности до входа судна в территориальные воды) любого другого государства – участника Конвенции любое лицо, в отношении которого у него имеются разумные основания считать, что оно совершило одно из перечисленных выше преступлений. Принимающее государство заключает подозреваемого под стражу, безотлагательно об этом сообщает государству, которое установило юрисдикцию в отношении таких лиц и об обстоятельствах его задержания, а также, если таковые имеются, о результатах предварительного расследования. Принимающее государство, когда у него имеются основания полагать, что Конвенция не применяется к действиям, влекущим такую передачу, может отказать в приеме упомянутых лиц, оформив свой отказ заявлением о причинах (п. 3 ст. 8).

При сравнении Конвенции 1988 г., составляющей важное звено в системе международно-правовых актов, направленных на обеспечение безопасности мореплавания, с Конвенцией 1958 г. и Конвенцией 1982 г. можно выявить существенные различия.

Во-первых, можно говорить о различиях в целях и наборе деятельности, регламентируемых этими актами. Конвенция 1988 г. направлена на пресечение более широкого круга преступных посягательств. Предметом регулирования в ней определяется борьба с незаконными актами в международном морском судоходстве.

Во-вторых, существенное отличие Конвенции 1988 г. заключается в пространственной сфере применения. Преступные деяния совершаются в

пространствах, на которые не распространяется суверенитет какого-либо государства.

В-третьих, в Конвенции 1988 г. иначе, чем в упоминавшихся международных договорах, решен вопрос о юрисдикции государств в отношении преступных посягательств.

Так, Конвенция 1982 г. определяет, что при пиратстве любое государство имеет право на пресечение (универсальная юрисдикция) актов насилия в открытом море или в любом другом месте вне юрисдикции какого бы то ни было государства и может:

- захватить пиратское судно или пиратский летательный аппарат либо судно, или летательный аппарат, захваченные посредством пиратских действий и находящиеся во власти пиратов;
- арестовать находящихся на этом судне или летательном аппарате лиц;
- захватить находящееся на нем имущество.

Судебные учреждения того государства, которое совершило этот захват, могут выносить постановления о наложении наказаний и определять, какие меры должны быть приняты в отношении таких судов, летательных аппаратов или имущества, не нарушая прав третьих лиц.

Захват за пиратство может совершаться только военными кораблями или военными летательными аппаратами либо другими судами или летательными аппаратами, которые имеют четкие внешние знаки, позволяющие опознать их как состоящие на правительственной службе, и уполномочены для этой цели (ст. 107 Конвенции 1982 г.).

Конвенция 1988 г. закрепляет конкурирующую юрисдикцию государств: 1) тех, которых касается совершенное преступление; 2) только государств – участников Конвенции.

Общее для пиратства и деяний, предусмотренных ст. 3 Конвенции 1988 г., – юридическая квалификация их как международных преступлений.

### ***Сотрудничество государств***

Государствам следует сотрудничать в интересах безопасности человеческой жизни на море, защиты окружающей среды и повышения морской безопасности путем расширения их усилий по пресечению и предотвращению любых актов пиратства и вооруженного разбоя против судов. В соответствии со ст. 100 Конвенции 1982 г. первичное обязательство всех государств заключается в том, что они должны в максимальной степени сотрудничать в деле пресечения пиратства.

На 63-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН была принята Резолюция A/RES/63/111 от 12 февраля 2009 г. по вопросам океана и морского права, призывающая все государства в сотрудничестве с Международной морской организацией к активной борьбе с пиратством и вооруженным разбоем на море путем принятия мер, в том числе касающихся содействия в создании потенциала путем обучения моряков, служащих портов и сотрудников правоохранительных органов в предупреждении, отчетности и расследовании инцидентов, для привлечения виновных к ответственности в соответствии с международным правом, а также путем принятия национального законодательства.

Международная морская организация приняла ряд содержащих руководящие указания документов о том, как предотвращать, готовиться к предотвращению и реагировать на акты пиратства и вооруженного разбоя на море.

На 26-й сессии Ассамблея ИМО приняла в том числе Резолюцию A.1025(26) – Кодекс практики расследований преступлений, связанных с

пиратством и вооруженным разбоем против судов, заменившую Резолюцию А.922(22), а также, выражая озабоченность продолжающимися актами пиратства и вооруженного разбоя против торговых судов у побережья Сомали, Резолюцию А.1026(26), в которой призывает все заинтересованные правительства предпринимать все меры предосторожности для защиты судов под своим флагом от нападений пиратов, основанные на рекомендациях, разработанных Организацией.

Назначение Кодекса практики расследований преступлений, связанных с пиратством и вооруженным разбоем против судов, состоит в том, чтобы предоставить в распоряжение государственных органов унифицированный порядок расследования преступлений, связанных с пиратством и вооруженным разбоем на море.

Пиратство рассматривается Кодексом как акт, определенный ст. 101 Конвенции 1982 г.

А определение вооруженного разбоя против судов регламентировано Приложением к Кодексу п. 2.2, в соответствии с которым под вооруженным разбоем против судов понимается:

Любой незаконный акт насилия или ареста, или любой акт грабежа или угроза его применения, кроме акта пиратства, совершаемые с личными целями и направленные против судна или против лиц или имущества на борту такого судна в пределах внутренних вод государства, архипелага и территориального моря. Любой акт подстрекательства или сознательного содействия совершению любого из вышеперечисленных деяний.

Таким образом, в данном документе сочетается географическая сфера юрисдикции в отношении пиратства, предусмотренная в Конвенции 1982 г., и юрисдикция над незаконными актами, предусмотренная в Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства 1988 г. и Протоколе к ней, расширяя пространственную сферой действия.

В Кодекс включены рекомендации государствам принять необходимые меры по установлению своей юрисдикции в отношении преступлений пиратства и вооруженного разбоя против судов, в том числе внести, если это необходимо, соответствующие поправки в свое законодательство и тем самым создать условия для задержания и судебного преследования лиц, совершивших такие преступления.

В целях обеспечения заинтересованности капитанов судов сообщать обо всех случаях пиратства и вооруженного разбоя против судов в Кодексе содержится указание о том, что прибрежные государства и государства портов должны предпринимать все усилия для обеспечения того, чтобы подобные сообщения не влекли за собой для таких капитанов и их судов неоправданные задержки или обременяющие их дополнительные расходы. Прибрежным государствам рекомендуется заключать двусторонние или многосторонние соглашения, которые должны облегчать расследование актов пиратства и вооруженного разбоя против судов.

Кодекс содержит также положения о специальной подготовке следователей, рассматривающих акты пиратства или вооруженного разбоя во время или после их совершения. Помимо этого в нем излагаются основные принципы методики расследования и перечисляются обязанности следователей в таких вопросах, как сохранение жизни людей, предотвращение побега правонарушителей, охрана места преступления и обеспечение безопасности доказательств. В заключительном разделе, касающемся расследования, перечисляются меры, которые надлежит принимать с целью установления и регистрации всех соответствующих актов, записи показаний отдельных свидетелей, проведения тщательной судебной экспертизы мест преступления, поиска источников сведений, а также контроля за рассылкой информации и полученных сведений соответствующим ведомствам. В соответствии с принципом соразмерности, введенным в данный документ, необходимые действия



должны быть соразмерны совершенному преступлению и соответствовать нарушенным законам.

Акт пиратства или вооруженного разбоя против судов может затрагивать разные национальные интересы: государства флага судна; государства, в чьей морской зоне произошло нападение; государства предполагаемого происхождения преступников; государства гражданства лиц, находящихся на борту судна; государства, с которым связаны права собственности на груз, и, возможно, также государства, в котором преступление было подготовлено, запланировано либо с территории которого его совершением руководили или управляли. Меры, разрабатываемые и внедряемые в практику защиты судоходства, осуществляются на трех уровнях: глобальном, региональном и рекомендуемом правительствам.

### *Меры глобального уровня*

В декабре 2002 года на II конференции Договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г. (СОЛАС-74) был принят ряд новых решений по усилению безопасности на море в виде дополнений к СОЛАС-74. В частности, были дополнены главы V и XI СОЛАС-74, а также принят Международный кодекс по охране судов и портовых средств, или, как его называют, Кодекс ОСПС, который вступил в силу с 1 июля 2004 года.

Последний из названных документов аккумулировал в себе все минимально необходимые международные требования и стандарты, которые в настоящее время действуют в области морской безопасности. Меры, содержащиеся в Кодексе ОСПС, направлены на предупреждение противоправных действий в отношении судов и портовых средств, однако, они не могут служить полной гарантией от таких действий.

Как следует из вышеприведенного примера, меры, разрабатываемые международными организациями по борьбе с пиратством и морским разбоем на глобальном уровне, достаточно обширны.

О том, к чему и как следует быть готовыми для избежания пиратских захватов, очень подробно изложено в последних рекомендациях ИМО, одобренных 86-й сессией Комитета по безопасности на море (КБМ) ИМО в 2009 г.:

- Рекомендации правительствам по предотвращению и пресечению актов пиратства и вооруженного ограбления судов (циркуляр MSC.1/Circ.1333);

- Рекомендации судовладельцам и судовым операторам, капитанам и экипажам судов по предотвращению и пресечению актов пиратства и вооруженного ограбления судов (циркуляр MSC.1/Circ.1334);

- «Пиратство и вооруженные ограбления судов в водах у берегов Сомали. Наиболее эффективные методы предупреждения актов пиратства в Аденском заливе и у берегов Сомали» (циркуляр MSC.1/Circ.1332 – 1-й вариант, в ред. февраля 2009 г., и циркуляр MSC.1/Circ.1335 – 2-й вариант, в ред. августа 2009 г., и циркуляр MSC.1/Circ.1337 – 3-й вариант, в ред. августа 2010 г.).

В Руководстве ИМО собственникам, операторам и капитанам судов, а также судовым командам по предотвращению и пресечению актов пиратства и вооруженного разбоя против судов (циркуляр MSC.1/Circ.1334 от 23 июня 2009 г., заменяющий циркуляр MSC/Circ.623/Rev.3 от 29 мая 2002 г.) излагаются меры, которые должны приниматься для защиты себя и своих судов от пиратов и вооруженных грабителей, а также варианты возможных ответных действий в случае нападения. Предусматривается, что на каждом судне должен существовать судовой план безопасности или соответствующий план охраны судна, в котором должны быть закреплены процедуры о том, как предотвратить или подавить атаки пиратов и

вооруженных грабителей. В этом циркуляре Комитета по безопасности на море подчеркивается в том числе необходимость сообщать как об удавшихся, так и о неудавшихся нападениях на судно в ближайший или региональный координационный центр пиратства (например, ReCAAP ISC в Азиатском регионе), государству флага, в Центр отчетности о пиратах Международного морского бюро.

### ***Рекомендации ИМО***

В принятых ИМО рекомендациях правительствам относительно предотвращения и пресечения пиратства и вооруженного разбоя против судов (циркуляр MSC.1/Circ.1333 от 26 июня 2009 г., заменивший циркуляр MSC/Circ.622/Rev.1 от 16 июня 1999 г.) указаны меры, которые государства должны принимать в пределах районов, определенных как подверженные актам пиратства и вооруженного разбоя. В частности, прибрежным государствам рекомендуется разработать планы действий относительно того, как предотвратить нападение на судно, а также как действовать в случае такого нападения. Учитывая возможность столкновения или посадки судна на мель в результате нападения, прибрежным государствам и государствам порта рекомендуется разработать планы действий по предотвращению каких-либо последующих разливов нефтепродуктов или утечек опасных веществ, которые могут перевозиться на судне.

Как следует из циркуляра, необходимо нейтрализовать деятельность пиратов и вооруженных грабителей, т.к. эти люди в соответствии с международным правом и национальным законодательством большинства стран преступники. Правительства должны избегать участия в переговорах с такими лицами и стремиться к привлечению виновных в пиратстве и вооруженном разбое против судов к правосудию.

Циркуляр предусматривает положения об уголовной юрисдикции. Так, в случае задержания человека, совершившего акт пиратства или вооруженный разбой против судов за пределами территориального моря любого государства, он должен быть преследован по суду в соответствии с законами государства, занимающегося расследованием по взаимному соглашению с другими существенно заинтересованными государствами.

Кроме того, прибрежное государство должно оперативно реагировать на сообщаемые инциденты и в целях обеспечения принятия комплексных и имеющих практическую направленность ответных мер в связи с сообщениями об инцидентах пиратства и вооруженного разбоя против судов каждое государство должно организовать систему координации между судовладельцами и прибрежными государствами.

Государствами, имеющими общие границы в пределах районов, определенных как подверженные актам пиратства и вооруженного разбоя, следует заключать соглашения о сотрудничестве в отношении предотвращения и пресечения актов пиратства и вооруженного разбоя (в Приложении 6 приводится пример типового соглашения).

На 88-й сессии Комитета ИМО по безопасности на море приняты в том числе Указания для должностных лиц компаний, ответственных за охрану, – подготовка компаний и экипажей к чрезвычайным ситуациям, связанным с захватом пиратами судов в западной части Индийского океана и в Аденском заливе (MSC.1/Circ.1390, п. 18.53 MSC 88/26). Циркуляр предназначен для управления компанией и действиями экипажей в критических ситуациях, связанных с захватом судов.

### **Уголовная ответственность за пиратство**

По состоянию на май 2010 г. 9 из каждых 10 захваченных пиратов судебному преследованию не подвергались, с осени 2010 г. к суду привлечены менее 10% задержанных. Ранее лишь некоторые военно-

морские силы предпочитали немедленно освобождать захваченных пиратов, уничтожая суда и оружие. Ныне эта практика стала правилом, а судебное преследование – исключением. С середины августа по середину декабря 2010 г. командование силами операции «Аталанта» захватило 51 пирата, которые были немедленно освобождены.

Международному сообществу следует принять исключительные меры, отвечающие серьезному характеру сложившейся ситуации и обеспечивающие необходимую оперативность исполнения.

Для эффективного судебного преследования лиц, подозреваемых в пиратстве, требуется установить ряд условий для обеспечения непрерывности процесса – от совершения правонарушения до вынесения приговора и лишения свободы. Однако на протяжении всей этой цепочки имеется ряд препятствий. С учетом оперативных ограничений и для недопущения применения так называемой практики «поймал – отпусти» следует упорядочить процедуру передачи пиратов компетентным судебным властям. В связи с этим будет необходимо устранить препятствия юридического характера, связанные с наличием возможностей и политического характера.

Несоблюдение определенных предварительных условий может сделать судебное преследование безрезультатным. Чтобы иметь возможность судить арестованных, все государства должны проверить наличие у себя солидного правового массива и в случае необходимости внести изменения как материально-правового, так и процессуального характера.

В отношении материального права предлагается призвать все государства:

- ввести уголовную ответственность за пиратство, как оно определено в Конвенции 1982 г.;

- установить универсальную юрисдикцию в отношении актов пиратства.

В процессуальном отношении правовые рамки для задержания в море при соблюдении международных норм прав человека и с учетом оперативных ограничений часто отсутствуют, и принимающим участие в борьбе с пиратством государствам было бы целесообразно их принять. Кроме того, три предложения могли бы содействовать сбору доказательств и их допустимости в суде: разработка типового международного протокола; обеспечение возможности преследования за намерение совершить акт пиратства; содействие тому, чтобы потерпевшие давали показания.

Следует положить конец безнаказанности пиратов – государства, ведущие борьбу с пиратством, расходятся во мнениях относительно способов достижения этой цели. Было предложено два радикально противоположных варианта: создание международного уголовного трибунала, с одной стороны, и укрепление потенциала государств региона без создания дополнительного механизма – с другой. Между этими двумя противоположными подходами был предложен целый ряд механизмов, до сих пор в Совете Безопасности отсутствует консенсус в отношении того, какое решение выбрать.

Как следует из доклада специального советника Генерального секретаря по правовым вопросам, касающимся пиратства у берегов Сомали, безотлагательно следует сделать следующее:

- создать эффективные механизмы борьбы с пиратством, пока процесс профессионализации, распространения и усиления пиратства не достиг точки невозврата;

- обеспечить последовательность между оперативным аспектом борьбы с пиратством и ее судебным и пенитенциарным аспектом, пока моряки не утратили надежды;

- устранить обусловленные пиратством дестабилизирующие факторы;

- принять новый подход, который предполагает не только борьбу с симптомами, но также активную борьбу с коренными причинами пиратства, и целенаправленно содействовать экономическому развитию Сомалиленда и Пунтленда.

В последнее время появились определенные позитивные тенденции в решении задачи борьбы с международным пиратством. Так в политической сфере это выражается прежде всего в том, что руководство ведущих стран мира и их коалиций осознало, что проблема пиратства является международной и может быть решена только коллективными усилиями международного сообщества, поскольку проблема имеет глубокие деструктивные политические, экономические и социальные корни.

В Стратегическом плане ИМО на период с 2004 по 2010 год подчеркивается, что Организация ищет способы повышения безопасности морского транспорта, а также уменьшения и предотвращения актов противоправных действий на море. Речь идет о развитии всестороннего и совместного подхода к решению этой проблемы.

В последние годы правительства ряда стран, понимая актуальность принятия новых, более эффективных мер борьбы с морским пиратством и терроризмом, делают определенные шаги в этом направлении. Это касается прежде всего налаживания и развития регионального сотрудничества и активизации взаимодействия между отдельными странами, вплоть до совместного использования их военных возможностей, а также более решительных самостоятельных действий, в том числе с привлечением к решению проблем морской безопасности своих военно-морских сил.

## ЛЕКЦИЯ 5. ИКАО И ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ

**Международная организация гражданской авиации** (*ИКАО* от англ. *ICAO* — *International Civil Aviation Organization*) — специализированное учреждение ООН, устанавливающее международные нормы гражданской авиации и координирующее её развитие с целью повышения безопасности и эффективности.

ИКАО учреждена «Конвенцией о международной гражданской авиации».

Международная организация гражданской авиации основана на положениях части II Чикагской конвенции 1944 года. Существует с 1947 года. Штаб-квартира находится в Монреале, Канада. СССР вступил в члены ИКАО 14 ноября 1970 года.

Уставной целью ИКАО является обеспечение безопасного, упорядоченного развития международной гражданской авиации во всем мире и другие аспекты организации и координации международного сотрудничества по всем вопросам гражданской авиации, в том числе международных перевозок. В соответствии с правилами ИКАО международное воздушное пространство разделено на районы полетной информации — воздушное пространство, границы которого устанавливаются с учётом возможностей средств навигации и контроля за воздушным движением.

### ***Правовое регулирование международных полетов над открытым морем***

Огромные просторы международного воздушного пространства создают благоприятные возможности для прокладки оптимальных экономичных маршрутов с учетом направлений ветра, струйных воздушных течений и т. д. Эти возможности широко используются в



воздушном пространстве Северной Атлантики. Вместо постоянных маршрутов ОВД для обеспечения основного потока воздушного движения между Европой и Северной Америкой начиная с 1961 г., применяется так называемая система треков (линия пути), позволяющая гибко учитывать метеоусловия в районе полетов в конкретный период времени органам ОВД, обеспечивающим обслуживание в Северной Атлантике. Система треков наиболее выгодна для современных воздушных судов. Введение системы треков привело к значительному расширению прав и обязанностей государств, осуществляющих ОВД в данном районе открытого моря.

Регулированием международных полетов в воздушном пространстве над открытым морем активно занимается ИКАО. На региональных аэронавигационных конференциях, созываемых ИКАО один раз в пять лет, рассматривается большой круг вопросов, связанных с выбором наиболее экономичных международных воздушных трасс, определением промежуточных пунктов посадки, организацией обслуживания воздушного движения по установленным воздушным трассам, обеспечением связи и метеоинформации, принятием правил полетов над открытым морем.

Границы полетной информации, предоставляемой при международных полетах над открытым морем, устанавливаются по договоренности между прибрежными государствами с учетом структуры воздушных трасс и национальных воздушных границ. Постоянные границы районов международных полетов над открытым морем, которые обозначаются на схемах и аэронавигационных картах в специальных документах ИКАО, рассматриваются и утверждаются на региональных конференциях ИКАО. В соответствии с решениями этих конференций установлены следующие районы, в пределах которых производится обеспечение международных полетов: Африка — Индийский океан; Средиземное море — Юго-Восточная Азия; Северная Атлантика —

Северная Америка — Тихий океан; Карибское море — Северная Америка; Европа — Средиземное море. Над отдельными частями Мирового океана регламентация полетов носит более конкретный характер. К примеру, на основе соглашений между прибрежными государствами в воздушном пространстве над Средиземным морем установлено 19 воздушных зон обслуживания международных полетов. В соглашениях определены государства, несущие ответственность за организацию воздушного движения и обслуживание таких полетов. Эти меры в совокупности с правилами полетов ИКАО Приложения 2 образуют современную правовую основу поддержания безопасности полетов в международном воздушном пространстве.

ИКАО проводит большую работу по повышению уровня безопасности полетов над открытым морем в различных регионах мира. Под ее эгидой созданы совместные региональные организации по сертификации и проверке безопасности полетов COSCAP в Южной Азии в 1998 г., в Юго-Восточной Азии в 2001 г., и в Северной Азии в 2003 г., а также в Латинской Америке и Карибском регионе. Главной задачей этих организаций является согласование, насколько это практически возможно, основных национальных законов и правил, регламентирующих деятельность авиации, а также процедур производства полетов, контроля за летной годностью и выдачи свидетельств личному составу экипажей воздушных судов.

### ***Режим полетов над международными проливами***

Международные проливы издавна используются для морского судоходства. С появлением авиации над многими такими проливами пролегли международные воздушные трассы, связывающие страны разных континентов, полетам над которыми обычно никто не препятствовал. Поэтому международные проливы имеют для международного воздушного транспорта то же значение, что и для морского судоходства.

Из почти 300 проливов, существующих на земном шаре, только небольшая часть имеет важное значение для международной аэронавигации: это Ла-Манш, Па-де Кале, Гибралтарский, Ормузский, Малаккский, Баб-эль-Мандебский, Магелланов, Сингапурский, Черноморские (Босфор, Дарданеллы, Мраморное море), Балтийские (Зунд, Большой Бельт, Малый Бельт, Скагеррак, Каттегат), Мессинский, Отранто и др. Некоторые из них служат единственными путями, используемыми для полетов воздушных судов между разными континентами. Таким является Гибралтарский пролив, через который проложены международные воздушные магистрали, соединяющие Европу с Северной и Латинской Америкой. В беспрепятственном и свободном пролете через этот пролив заинтересованы многие страны мира.

Для использования международных проливов в интересах международного сообщества и развития морских и воздушных коммуникаций большое значение имеет определение режима прохода морских судов и пролета воздушных судов. Особенно остро этот вопрос стоит в отношении международных проливов, перекрываемых территориальным морем и соединяющих одну часть открытого моря с другой. Решение этой сложной политико-правовой проблемы нашло свое воплощение в Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. в Части III «Проливы, используемые для международного судоходства», под действие которой подпадают не все международные проливы. Согласно Конвенции следует различать четыре категории международных проливов, имеющих соответствующий правовой режим.

#### Специальный режим

Еще задолго до выработки Конвенции 1982 г. в отношении Балтийских, Черноморских и Магелланова пролива были приняты соответствующие международные договоры. Именно поэтому положения Части III не затрагивают «правового режима проливов, проход в которых

регулируется в целом или частично давно существующими и находящимися в силе международными конвенциями, которые относятся специально к таким проливам» (п. «с» ст. 35). Режим прохода и пролета в них по существу не отличается от обычной свободы прохода и пролета.

Свобода судоходства и пролета.

Не применяется Конвенция к проливам, срединная часть которых не перекрывается территориальными водами. В таких проливах действует режим открытого моря и, соответственно, свобода полетов и судоходства в том же значении, что и над открытым морем. К этой категории относится Мозамбикский пролив.

Мирный проход применяется к проливам между одной частью открытого моря или исключительной экономической зоны и территориальным морем другого государства (ст. 45). К таковым относятся Мессинский, Пемба и Тиранский проливы. На воздушное пространство, расположенное над территориальным морем таких проливов, право мирного прохода не распространяется.

Транзитный проход и пролет распространяется на проливы, соединяющие одну часть открытого моря или исключительной экономической зоны с другой частью открытого моря или исключительной экономической зоны (ст. 37). К этой категории относятся все важнейшие международные проливы: Гибралтарский, Ла-Манш, Малаккский, Па-де-Кале, Сингапурский, Баб-эль-Мандебский, Корейский, Ормузский и многие другие.

Правовой режим транзитного пролета

Под транзитным пролетом следует понимать осуществление свободы полетов единственно с целью непрерывного и быстрого транзита через воздушное пространство, расположенное над проливом, соединяющим одну часть открытого моря или исключительной экономической зоны с другой частью открытого моря или экономической зоны.

В соответствии с общепризнанными международными правилами, сложившимися в отношении таких проливов, сохраняют свою юридическую силу:

а) право всех государств на равное и свободное использование открытого для транзитного пролета воздушного пространства над проливами, соединяющими одну часть открытого моря или экономической зоны с другой такой же, исходя из своих экономических, политических, военных и иных интересов;

б) право летательных аппаратов всех государств беспрепятственно следовать транзитом через международные проливы, в отношении которых установлен режим транзитного пролета;

в) право летательных аппаратов всех государств следовать транзитом через международные проливы, имеющие режим транзитного пролета, без согласия припроливного государства. В совокупности эти права образуют содержание права транзитного пролета.

Уникальность правового режима воздушного пространства над международными проливами с режимом транзитного пролета состоит в том, что суверенитет и юрисдикция припроливных государств распространяется на него, но при условии соблюдения ими режима транзитного пролета. Такие проливы перекрываются территориальными водами, и, казалось бы, эта ситуация автоматически ведет к подчинению морских вод пролива и расположенного над ними воздушного пространства суверенитету и юрисдикции припроливных государств. Конвенция создала условия успешного сосуществования суверенитета и юрисдикции и транзитного пролета без ущемления законных прав и интересов припроливного государства и пользователей транзитным пролетом.

В Части III Конвенции установлен специальный режим пользования проливами, перекрываемыми территориальными водами и соединяющими

разные части открытого моря (Гибралтарский, Баб-эль-Мандебский и т. п. проливы). Его основу составляют транзитный проход и пролет, под которыми понимается осуществление свободы судоходства и пролета, предоставляемой «единственно с целью непрерывного и быстрого транзита через пролив» (п. 2 ст. 39). Пользоваться транзитным пролетом могут любые летательные аппараты при условии без промедления следовать через пролив, воздержания от угрозы силой или применения силы против суверенитета, территориальной целостности или политической независимости припроливных государств.

По общему смыслу положений Части III Конвенции право транзитного пролета предусматривает: а) право всех государств свободно пользоваться открытым для транзитного пролета воздушным пространством над международными проливами; б) право любых летательных аппаратов всех государств беспрепятственно и без согласия припроливного государства следовать транзитом через международные проливы, перекрываемые территориальными водами.

В основе этих прав лежит свобода полетов в целях транзита через международные проливы, тесно связанная со свободой полетов над открытым морем.

Пространственная сфера действия транзитного пролета ограничена проливами, соединяющими две части открытого моря или экономической зоны и перекрытыми территориальными водами припроливного государства. При пользовании правом транзитного пролета недопустимо совершение действий, в открытом море прямо не запрещенных. Согласно ст. 39 Конвенции летательные аппараты должны без промедления следовать через пролив, при этом воздерживаться от угрозы силой или применения силы против суверенитета, территориальной целостности или политической независимости припроливных государств, а также воздерживаться от любой деятельности, кроме той, которая свойственна их

обычному порядку непрерывного и быстрого транзита, за исключением случаев, когда такая деятельность вызвана обстоятельствами непреодолимой силы или бедствием.

Как правило, гражданские воздушные суда выполняют транзитный пролет по правилам полетов, которые подлежат соблюдению. К ним, безусловно, относятся правила полетов Приложения 2 к Чикагской конвенции 1944 г., хотя сама Конвенция прямо не накладывает на этот счет никаких обязательств. Что касается государственных воздушных судов, то Конвенция требует от них, что они будут обычно соблюдать такие меры безопасности и постоянно действовать с должным учетом безопасности полетов при транзитном пролете. Таким образом, право транзитного пролета обременено строгими обязательствами, гарантирующими законность и правомерность транзитного пролета.

В целом право транзитного пролета предусматривает:

а) право всех государств свободно пользоваться открытым для транзитного пролета суверенным воздушным пространством, расположенным над территорией припроливных государств исходя из своих экономических, политических, военных и иных государств;

б) право летательных аппаратов всех видов из любых государств следовать беспрепятственно транзитом через международные проливы с режимом транзитного прохода и пролета;

в) право летательных аппаратов всех государств следовать транзитом через «транзитный» международный пролив без согласия припроливого государства.

Из этого четко следует, что транзитный пролет является объектом международно-правового, а не внутригосударственного регулирования. Конвенция ООН исходит из признания права всех государств на международное использование перекрытых территориальными водами международных проливов.

### Транзитный пролет над Черноморскими проливами

В соответствии с Конвенцией Монтре 1936 г. Турция несет определенные обязательства по обеспечению полетов гражданских воздушных судов над Черноморскими проливами. Летать над ними можно при соблюдении следующих условий: полеты должны совершаться только по установленным для этого воздушным маршрутам, о чем турецкое правительство должно уведомляться. За три дня оно должно быть поставлено в известность об эпизодических воздушных рейсах, а о регулярных рейсах правительству этой страны нужно послать общее уведомление о датах пролета.

Кроме того, согласно ст. 122 Конвенции ООН 1982 г. Черное море относится к морю, окруженному двумя или более государствами и сообщаемому с другим морем или океаном через узкий проход. С этой точки зрения пролет через Черноморские проливы представляет собой осуществление свободы пролета между открытым морем (Средиземное море) и замкнутым морем (Черное море).

### Пролет над Балтийскими проливами.

Большой и Малый Бельты и Зунд являются единственными естественными водными путями, соединяющими Балтийское море с Северным морем и Атлантическим океаном. Через них проходят международные морские пути, связывающие прибалтийские страны практически со всеми государствами мира. Вопрос о проходе морских судов через Балтийские проливы решен в Копенгагенском трактате 1857 г., признающем свободу судоходства. В отношении таких проливов действует свобода полетов воздушных судов со всеми вытекающими из этого последствиями.

### *3.3. Режим полетов над архипелажными водами*



Для деятельности международного воздушного транспорта большое значение имеет решение вопроса об условиях использования воздушного пространства, расположенного над архипелажными водами, в целях осуществления международных полетов. Государства архипелаги состоят из значительного числа больших и малых островов, разбросанных в Мировом океане и занимающих большие площади, облет которых воздушными судами, занятыми в международной авиации, вызвал бы значительные временные и финансовые затраты. Особенность географического положения государств-архипелагов, состоящих полностью из одной или несколько групп островов, учтена в Конвенции ООН 1982 г., установившей режим международных полетов над архипелажными водами, несколько отличный от транзитного пролета летательных аппаратов в международных проливах. С этим режимом связаны два круга государств — те, кто пользуется режимом архипелажного пролета, и сами государства-архипелаги.

Правовой режим полетов над архипелажными водами имеет много сходства с «транзитным пролетом». Воздушное пространство над ними также подчиняется суверенитету архипелажных государств, но открыто и свободно для архипелажного пролета воздушных судов всех государств. Согласно Конвенции всем воздушным судам любого государства предоставлено право архипелажного пролета по воздушным коридорам, расположенным над морскими коридорами, «единственно с целью непрерывного, быстрого и беспрепятственного транзита» из одной части открытого моря в другую часть открытого моря (п. 3 ст. 53).

Согласно ст. 41 Конвенции государство-архипелаг может указать специальные воздушные коридоры, приемлемые для пролета над архипелажными водами. Если оно этого не делает, то воздушные суда вправе проследовать по воздушным коридорам над архипелажными водами, обычно используемым для выполнения международных полетов.

Применительно к архипелажному пролету Конвенция не указывает на то, что он является «осуществлением свободы пролета», как это сказано в отношении транзитного пролета. Однако по существу открытый и доступный характер архипелажного пролета свидетельствует о его значительном сходстве со свободой полетов.

Конвенция не настаивает на том, чтобы архипелажное государство в обязательном порядке выделило воздушный коридор над путями, обычно используемыми для архипелажного прохода. Однако если оно этого пожелает, то в этом случае должны быть установлены удобные и экономичные воздушные трассы, обычно используемые для международных полетов над архипелажными водами

## **ЛЕКЦИЯ 6. МОТ И ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ.**

### ***МОТ***

Международная организация труда (МОТ) является специализированным учреждением в системе Организации Объединенных Наций. МОТ имеет уникальную для Организации Объединенных Наций трехстороннюю структуру: (работодатели, работники и правительства).

Одной из и самых важных функций МОТ является принятие конвенций и рекомендаций, устанавливающих международные нормы, отражающие основные трудовые права человека, а также особенности применения труда в отдельных отраслях деятельности. Признавая особый характер труда на транспорте, МОТ уделяет большое внимание этой сфере. Это связано с глобальным характером деятельности транспорта, ростом его роли как системообразующего фактора в мировой хозяйственной системе, а также значительным влиянием человеческого фактора на эффективное функционирование транспортной системы. В первую очередь, это относится к морскому судоходству. Поэтому среди конвенций

МОТ по отдельным категориям трудящихся большую часть занимают конвенции, принятые в отношении моряков.

Международные объединения профсоюзов активно используют указанные нормы для защиты своих работников, независимо от национальной принадлежности судна и членов экипажа. Текущее состояние дел Конвенциями о труде в морском судоходстве (морскими конвенциями) в отношении моряков регулируются вопросы занятости, минимальных норм в торговом флоте, профессионального обучения, устройства и условий допуска на работу, репатриации, оплаты труда, рабочего времени, безопасности, медицинского и бытового обслуживания, а также социального обеспечения.

Каждое государство – член МОТ должно представить все принятые конференцией конвенции и рекомендации компетентным национальным органам для вынесения решения о мерах, которые надлежит принять.

С 1919 года приняты конвенции и рекомендации, охватывающие практически все вопросы труда: основные трудовые права человека, а также особенности применения труда в отдельных отраслях деятельности и категорий трудящихся.

Признавая особый характер труда на транспорте, значительное место в своей деятельности МОТ отводит международным нормам, регламентирующим эту сферу. Это связано с глобальностью транспорта, ростом его роли как системообразующего фактора в мировой хозяйственной системе, а также значительным влиянием надежности работников (человеческого фактора) на эффективное функционирование транспортной системы.

Конвенциями о труде в морском судоходстве регулируются вопросы занятости, минимальных норм в торговом флоте, профессионального обучения, устройства и условий допуска на работу, репатриации, оплаты

труда, рабочего времени, безопасности, медицинского и бытового обслуживания, а также социального обеспечения.

В отношении докеров МОР регулируются вопросы социальных последствий новых методов обработки грузов в портах, техники безопасности и гигиены труда на портовых работах, защиты от несчастных случаев на погрузочно-разгрузочных работах.

### ***Репатриация***

Проблема обеспечения своевременной репатриации моряков является наиболее актуальной частью общей проблемы защиты социально-трудовых прав моряков. Это связано с резким увеличением количества морских судов, плавающих под так называемым «удобным флагом».

Именно на судах под «удобным флагом» зафиксировано большинство конфликтных ситуаций, возникающих из-за нарушения судовладельцами международных норм в области трудовых отношений. Профсоюзы моряков ежедневно сталкиваются с этой проблемой.

Ратифицированной Конвенцией No 23 о репатриации моряков установлено, что моряк, списанный на берег, имеет право быть доставленным обратно в свою страну или в порт, где он был нанят, или в порт, из которого начался рейс.

Моряк не должен нести расходов по репатриации, если он был оставлен по причине, за которую он не несет ответственности.

Однако, важной нормой Конвенции является обязанность органа государственной власти той страны, в которой зарегистрировано судно, наблюдать за репатриацией любого члена команды, независимо от его гражданства, и, при необходимости, авансом оплачивать ему его расходы.

Конвенция расширяет сферу ответственности органов власти за репатриацию моряков, работающих на судах под «удобным флагом».

Обязательства по репатриации по этой Конвенции возникают наряду с государством флага, также у государств порта и государств национальности моряков.

Статья 5 Конвенции No 166 устанавливает, что если судовладелец оказался не в состоянии организовать репатриацию или оплатить расходы по репатриации моряка, то:

- компетентный орган государства флага организует и оплачивает расходы по репатриации;
- расходы по репатриации подлежат удержанию с судовладельца государством, на территории которого зарегистрировано судно.

### ***Найм и трудоустройство***

Источниками международного трудового права или международно-правового регулирования труда являются акты ООН и МОТ, устанавливающие международные стандарты по регулированию труда. Важнейшие из них — декларации, пакты, конвенции ООН, закрепляющие некоторые принципы правового регулирования труда и основные трудовые права. Большое внимание ООН уделяет социально-трудовым вопросам. В их развитие МОТ принимает конвенции и рекомендации по проблемам труда. Но МОТ как специализированная по вопросам труда международная организация может принимать конвенции и рекомендации и по другим вопросам труда, не предусмотренным в актах ООН. Акты МОТ и ООН вместе составляют Международный кодекс труда как юридическая международная основа для издания национальных норм трудового законодательства. (Но следует отметить, что из 300 международных актов о труде Россией ратифицированы менее 50). Все источники международно-правового регулирования труда имеют договорный характер.

Принимает эти акты высший орган МОТ — Генеральная конференция (ассамблея), собирающаяся ежегодно в Женеве. Она

построена по принципу трипартизма (т. е. два представителя от правительства страны — члена МОТ и по одному — от работников и работодателей, все четыре представителя голосуют самостоятельно).

Укажем на важнейшие источники международного трудового права, принятые ООН, и их содержание.

Устав ООН в ст. 55 предусматривает, что деятельность ООН содействует повышению уровня жизни, полной занятости населения и условиям экономического и социального прогресса и развития.

Во “Всеобщей декларации прав человека”, принятой в 1948 г. Генеральной ассамблеей ООН, предусмотрены основные трудовые права человека, право на эффективное восстановление нарушенных прав (ст. 8), право на образование, в том числе на общедоступное техническое и профессиональное, включая высшее (ст. 20). В ст. 23 закреплены очень важные права человека: право на труд, свободный выбор работы, справедливые и благоприятные условия труда и на защиту от безработицы; на равную оплату за равный труд без какой-либо дискриминации; на справедливое и удовлетворительное вознаграждение, обеспечивающее достойное существование для работника и его семьи и дополняемое при необходимости и другими средствами социального обеспечения; право создавать профессиональные союзы и входить в профессиональные союзы для защиты своих интересов.

Декларация закрепляет право на отдых, указывая, что “каждый человек имеет право на отдых и досуг, включая право на разумное ограничение рабочего дня и на оплачиваемый периодический отпуск”.

Все трудовые права Всеобщей декларации прав человека более развернуто закреплены ООН в 1966 г. в Международном пакте об экономических, социальных и культурных правах, часть III которого посвящена социально-трудовым правам. И в отличие от Декларации,

которая не подлежит ратификации государствами, Международный пакт ООН подлежит ратификации присоединяющимися к нему государствами.

Международный пакт об экономических, социальных и культурных правах содержит в ст. 2—15 основные международные трудовые права и указывает на осуществление провозглашенных прав без всякой дискриминации по расе, цвету кожи, полу, языку, религии, политическим и иным убеждениям, национальному или социальному происхождению, имущественному положению, рождению или иным обстоятельствам (ст. 2), на обеспечение равного для мужчин и женщин права пользоваться экономическими, социальными и культурными правами. Статья 6 данного Пакта предусматривает, что участвующие в нем государства “признают право на труд, включающее право каждого человека на получение возможности зарабатывать себе на жизнь трудом, который он свободно выбирает или на который свободно соглашается. В нем предусмотрены и меры, которые должны быть приняты участвующими в Пакте государствами в целях полного осуществления этого права: программы профессионально-технического обучения и подготовки, пути и методы достижения неуклонного экономического, социального и культурного развития и полной производительной занятости в условиях, гарантирующих основные политические и экономические свободы. Статья 7 Пакта ООН 1966 г. предусматривает право каждого на справедливые и благоприятные условия труда, включая в частности:

а) вознаграждение, обеспечивающее, как минимум, всем трудящимся:

— справедливую зарплату и равное вознаграждение за труд равной ценности без какого бы то ни было различия, причем, в частности, женщинам должны гарантироваться условия труда не хуже тех, которыми пользуются мужчины с равной оплатой за равный труд;

— удовлетворительное существование для них самих и их семей в соответствии с постановлениями настоящего Пакта;

б) условия работы, отвечающие требованиям безопасности и гигиены;

в) одинаковую для всех возможность продвижения по работе на соответствующие более высокие ступени исключительно на основании трудового стажа и квалификации;

г) отдых, досуг и разумное ограничение рабочего времени и оплачиваемый периодический отпуск, равно как и вознаграждение за праздничные дни (Международное право в документах, с. 310).

Статья 8 Пакта довольно подробно предусмотрела право каждого пользоваться профсоюзными правами и защитой, включая право на забастовки. При этом в п. 3 этой статьи подчеркнуто, что ничто не дает права государствам — участникам Конвенции МОТ 1948 г. о свободе ассоциаций и защите права на организацию принимать законодательство в ущерб гарантиям этой конвенции.

Сравнительно новой сферой деятельности МОТ является ее Программа в области совершенствования методов управления предприятиями и повышения производительности труда, а также регулирования занятости. Конечная цель Программы МОТ по управлению предприятиями — способствовать развитию у руководителей предприятий более широкого подхода к своим обязанностям по обучению персонала и другим аспектам повышения производительности труда, усвоению руководителями техники управления современными предприятиями, методов руководства кадрами и развитию прогрессивных взглядов на взаимоотношения между администрацией и трудящимися. Большое значение имеет практическая работа экспертов МОТ по такому обучению, и особенно руководящего персонала, правилам техники безопасности и гигиены труда.



Основные задачи МОТ согласно ее уставу:

- разработка согласованной политики и программ, направленных на решение социально-бытовых проблем;
- разработка и принятие международно-трудовых норм для осуществления принятой политики;
- помощь странам — членам МОТ в решении проблем занятости и сокращения безработицы;
- защита трудовых прав человека, улучшение условий, охраны труда, взаимоотношений трудящихся с администрацией разработка мер по особой защите в труде и занятости слабо социально защищенных групп населения.

К 2001 г. МОТ приняла более 182 конвенций и 190 рекомендаций (в России действуют менее 1/3 этих конвенций). Конвенции МОТ для страны, к ним присоединившейся путем их ратификации, обязательны для исполнения. МОТ контролирует это. Рекомендации МОТ не подлежат ратификации, но их значение в том, что они часто подробно разъясняют конвенции, дополняют их, а рекомендации МОТ по вопросам, не предусмотренным конвенциями, помогают в совершенствовании национального трудового законодательства. Многие рекомендации просто дублируют конвенции, помогая тем странам, которые к соответствующей конвенции не присоединились.

Основные трудовые права человека были, как указывалось, закреплены актами ООН. Эти трудовые права конкретизируют акты МОТ, например, о запрете принудительного труда — Конвенция №29 (1936 г.) и Конвенция № 105 (1957 г.). В Конвенции № 29 развернуто дается понятие принудительного труда, в Конвенции № 105 расширены меры по устранению принудительного труда, в том числе запрет его в качестве меры дисциплинарного взыскания.

Большое количество актов МОТ конкретизирует положения актов ООН о равноправии в труде и запрете дискриминации в труде и занятости (Конвенции № 100, 111 и 117 и др.).

Общие положения о занятости Пакта ООН 1966 г. и в частности о достижении государствами-участниками полной производительной занятости, конкретизированы в ряде конвенций и рекомендаций МОТ, относящихся главным образом к защите от безработицы слабо защищенных групп населения (инвалидов, женщин, молодежи, пожилых, трудящихся-мигрантов) или к определенным отраслям (сельскому хозяйству, рыболовству и др.). Так, Конвенция № 122 “О политике в области занятости” (1964 г.) провозглашает активную политику государств в содействии полной продуктивной и свободно избранной занятости трудоспособного населения.

В ряде актов МОТ установлены критерии незаконного увольнения и предусмотрена защита от них. Так, Конвенция № 158 предусматривает, что увольнение возможно лишь при наличии законных оснований, связанных со способностями или поведением работника или признанием производства банкротом.

Конвенция МОТ № 47 “О сокращении рабочего времени до сорока часов в неделю” еще в 1935 г. установила международный стандарт рабочей недели — 40 часов как нормальное рабочее время. Этот стандарт некоторые развитые страны, например, Франция, по национальному законодательству сократили до 39 часов в рабочую неделю, а теперь она перешла на 35-часовую рабочую неделю. Сверхурочные работы согласно актам МОТ (Рекомендация № 116) допускаются лишь в определенных случаях и пределах и подлежат дополнительной оплате.

Ежегодные оплачиваемые по среднему заработку отпуска установлены Конвенциями МОТ №52 (1936 г.) и № 132 (1970 г.), согласно которым такой отпуск предоставляется не менее трех рабочих недель за

каждый год работы. В стаж на отпуск засчитывается и болезнь, и отпуск по беременности и родам. Конвенция № 14 “О еженедельном отдыхе на промышленных предприятиях” (1921 г.) установила еженедельные выходные дни.

По вопросам заработной платы МОТ приняла ряд конвенций и рекомендаций, в основном они касаются установления государственного минимума зарплаты (Конвенция № 131 1970 г.), равной оплаты за равноценный труд мужчины и женщины (Конвенция № 100 1951 г.), охраны заработной платы (Конвенция № 95 1949 г.), обязывающая государства обеспечить систематическую выплату заработной платы).

Особенно много конвенций и рекомендаций МОТ по вопросам охраны труда (техники безопасности и гигиены труда), в частности о запрете использования некоторых вредных веществ (белый фосфор, бензол и др.) в производстве, об охране труда детей и подростков, минимальном возрасте их допуска к отдельным видам труда, о запрете использования труда их и женщин на подземных работах, о медицинском освидетельствовании детей и подростков для выяснения их пригодности к труду в промышленности.

Рекомендации № 130 посвящены порядку рассмотрения индивидуальных трудовых споров.

Широкое распространение получила практика найма и трудоустройства моряков через посреднические (круинговые) организации.

Ратифицированной конвенцией No 179 о найме и трудоустройстве моряков установлены конкретные требования к деятельности таких организаций (в Конвенции - службы найма и трудоустройства).

В частности Конвенцией определено понятие компетентного органа, который означает министра, назначенное должностное лицо, правительственное ведомство или другой орган власти, уполномоченного

издавать нормативные акты, приказы или инструкции, имеющие обязательную силу в отношении найма и трудоустройства моряков.

Конвенцией установлено, что государство определяет условия, при которых выдача лицензий, удостоверений или аналогичных разрешений службе найма и трудоустройства может приостанавливаться или отменяться в случае нарушения соответствующего законодательства.

Конвенцией установлено, что компетентный орган требует от служб найма и трудоустройства принятия мер, обеспечивающих наличие средств у работодателя для защиты моряков от опасности оказаться оставленными в затруднительном положении в иностранном порту.

Конвенция определяет, чтобы компетентный орган создал механизм защиты, в форме страхования или в иной равнозначной форме, для компенсации морякам денежного ущерба, который они могут понести по причине невыполнения службой найма и трудоустройства своих обязательств перед ними.

#### ***Удостоверения личности моряка***

В связи с мерами, принимаемыми по борьбе с терроризмом и с целью повышения уровня идентификации личности моряка, принята Конвенция No 185 об удостоверениях личности моряков.

Конвенция предусматривает введение государствами удостоверений личности моряков, содержащих биометрическую информацию об их владельцах. Удостоверение имеет самостоятельный статус и не является паспортом.

#### ***Надзор и контроль***

Конвенцией No147 о минимальных нормах в торговом флоте установлено, что каждый Член Организации, ратифицирующий настоящую Конвенцию, обязуется осуществлять эффективную юрисдикцию или контроль над судами, зарегистрированными на его территории, в отношении:

- норм безопасности, включая нормы относительно квалификации, продолжительности рабочего времени и укомплектования экипажа;
- мер социального страхования;
- условий труда и условий жизни на борту судна.

Конвенция требует от государства проверять путем инспектирования, что суда, зарегистрированные на его территории, отвечают ратифицированным международным конвенциям по труду, законам и правилам, коллективным соглашениям.

Учитывая широту сферы контроля, положения Конвенции предусматривают наличие «центрального координирующего органа», который должен устанавливать принципы и методы контроля. Он же несет ответственность за организацию проверки условий труда и быта моряков на судах государства флага.

#### ***Бербоут-чартер***

Конвенцией No147 о минимальных нормах в торговом флоте установлено, что государство флага обязуется осуществлять эффективную юрисдикцию или контроль над судами, зарегистрированными на его территории, в отношении условий труда и условий жизни на борту судна.

Системное решение этого вопроса потребует хорошего анализа и подготовки предложений по изменению национального законодательства.

#### ***Статистическая отчетность***

Конвенция No134 о предупреждении несчастных случаев охватывает несчастные случаи, произошедшие с моряком во время работы или связанные с ней. Компетентные органы должны принимать меры для обеспечения того, чтобы осуществлялся подробный статистический учет и анализ данных о таких несчастных случаях.

Особенность этого учета состоит в том, что наряду с учетом числа, характера, причин и последствий несчастных случаев необходимо разделить их по службам на борту судна, например: палубная, машинная,

хозяйственная, и с указанием местонахождения судна, например: в море или в порту.

Кроме того, Конвенция требует, чтобы компетентные органы власти организовывали на основе этой статистики разработку программ по предупреждению несчастных случаев не только на каждом судне, но и на федеральном уровне.

### ***Санитарные правила и нормы***

Конвенцией No 92 о помещениях для экипажа на борту судов установлены требования, связанные с постройкой, переоборудованием и ремонтом судов.

На утверждение компетентному органу власти представляется чертеж этого судна с указанием размещения и общего устройства помещений для экипажа.

До начала постройки помещений для экипажа и до перестройки или реконструкции таких помещений на существующих судах компетентному органу власти представляются на утверждение подробные чертежи и сведения относительно помещений, расположения каждого пространства, размещения мебели и оборудования, расположения вентиляции, освещения и отопления и санитарных устройств.

Конвенция требует, чтобы в каждом случае изменений помещения для экипажа судна или жалобы со стороны профсоюзов компетентный орган власти производил осмотр судна и убеждался в том, что помещения для экипажа соответствуют требованиям законодательства.

Однако, необходимо отметить, что действующие Санитарные правила для морских судов морально устарели. Так в Конвенции No 133, о помещениях для экипажа на борту судов, дополняющей Конвенцию No 92, содержатся дополнительные требования по метражу помещений и кают для персонала судов, метражу столовых и комплектованию их

холодильниками и прочими бытовыми приборами, метражу, количеству и оснащению помещений для отдыха.

В связи с вышеизложенным, необходимо переработать соответствующие санитарные правила и требования по технике безопасности для морских судов, и оформить их в виде технических регламентов.

### ***Регулирование безопасности на международном уровне***

Торговое судоходство является одной из наиболее регулируемых отраслей и было одной из первых отраслей, применивших международные стандарты в сфере безопасности.

Рекомендации по безопасности судоходства разрабатываются на мировом уровне. Так как судоходство является международной отраслью, необходимо, чтобы оно подвергалось единому регулированию по таким вопросам, как стандарты строительства судов, навигационные правила, стандарты квалификации экипажей.

Судоходная отрасль регулируется в первую очередь Международной морской организацией (ИМО), которая находится в Лондоне и является отделением ООН, ответственным за безопасность жизни в море и защиту морской природной среды. Международная организация труда (ИЛО) также отвечает за разработку трудовых стандартов для моряков по всему миру.

ИМО приняла всеобъемлющую концепцию детальных технических правил в форме международных дипломатических конвенций, которые регулируют безопасность судов и защиту морской среды. Правительства стран, которые состоят в ИМО, должны ввести эти международные правила в действие и удостовериться, что суда, зарегистрированные под их флагами соблюдают эти правила.

Главная ответственность за введение правил ИМО относительно безопасности судоходства и защиты морской среды лежит на государствах

флага (т.е. странах, в которых зарегистрированы торговые суда, они могут отличаться от стран, которым суда на самом деле принадлежат).

### ***Основные документы, регулирующие морскую безопасность***

Далее перечислены основные международные судоходные конвенции, принятые ИМОи ILO, которые касаются безопасности и предотвращения загрязнения.

Конвенции, которые касаются деятельности судна

SOLAS (Международная конвенция по безопасности жизни в море, 1974) перечисляет список необходимых минимальных стандартов для безопасного строительства судов, основного оборудования для безопасности (защита от пожара, навигация, спасательные средства и радио), которые необходимы на борту. Эта конвенция также требует регулярных проверок судна и выпуск государствами флага сертификатов соответствия.

MARPOL (Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов, 1973/ 1978) содержит требования по предотвращению загрязнений, которые могут быть повлечены случайностями и ежедневной деятельностью судна.

COLREG (Конвенция по международным правилам по предотвращению столкновений в море, 1972) описывает «правила движения», такие как право прохода и действия по предотвращению столкновений.

LOADLINE (Международная конвенция по грузовым ватерлиниям, 1966) описывает минимально допустимый надводный борт, согласно сезону года и торговым путям судна.

ISPS (Международный код безопасности судна и порта, 2002) включает в себя необходимые требования по безопасности судов и портового оборудования.



Конвенции, которые касаются деятельности судоходной компании ISM (Международный код по безопасному управлению, 1993) требует от судоходных компаний наличие лицензии на работу. Компании и их суда должны проходить регулярные проверки, чтобы убедиться, что система безопасности существует, включая достаточные процедуры и связь между судном и его руководством на берегу.

Конвенции, которые касаются работы моряков STCW (Международная конвенция по стандартам обучения, сертификации и несения вахты для моряков, 1978/ 1995) устанавливает единые стандарты знаний для моряков.

ILO 147 (Конвенция по торговому судоходству ILO, 1976) требует от правительства стран наличия эффективного законодательства по вопросам труда, таким как часы работы, медицинская годность и рабочие условия для моряков. Она была замещена конвенцией MLC 2006 (Конвенция по морскому труду ILO, 2006).

### ***Конвенция о труде в морском судоходстве***

С 7 по 23 февраля 2006 года в Женеве прошла 94-я (морская) сессия Международной конференции труда. На ней была принята Конвенция о труде в морском судоходстве, которая по своей сути являлась сводной и должна была стать единым согласованным актом, регулирующим труд моряков.

Цель Конвенции – объединить в одном международном договоре все новейшие стандарты по труду на море, содержащиеся в ряде конвенций и рекомендаций Международной организации труда. Конвенция пересматривает 36 действующих в настоящее время международных договоров и унифицирует их нормы с целью содействия созданию достойных условий труда моряков.

Сводная Конвенция заменяет практически все ранее существовавшие морские конвенции и рекомендации, принятые Международной

конференцией труда начиная с 1920 года, и позволяет гармонизировать положения национального трудового права разных стран. Это важно прежде всего для транспортных организаций, и в первую очередь – для морского судоходства. С появлением международного рынка труда моряков, когда они могут наниматься на работу на корабли под любым флагом, морское судоходство превратилось в первую в мире подлинно глобальную отрасль. Это в полной мере касается и нашей страны, потому что значительное количество российских моряков плавают на судах под флагами других государств.

Роланд Айвз (RolandIves), менеджер по проблеме человеческого фактора и внешним связям МОТ в Регистре Ллойда, говорил о той огромной работе, которая ожидает организации, такие как Регистр Ллойда, которые государства называют «ответственными организациями». По его словам, предварительные подсчеты показали, что инспекция МОТ на балкере с экипажем из 30 человек может затянуться на 9 -12 часов.

По его подсчетам, проверке подлежат 69 тыс. судов по всему миру, и более 50% этих инспекций будут проводить ответственные организации. Как ответственная организация, РЕГИСТР ЛЛОЙДА должен защищать полномочия государственного портового контроля, владельцев судов, состоящих в Регистре, и самое важное – добиться соответствия нормам и правилам конвенции. Цель конвенции – решение вопросов, таких как причины усталости, производственные травмы, условия жизни и труда, сохранение экипажей и круинг

Конвенция была провозглашена Биллем о Правах моряков и «четвертым столпом» законодательства морского судоходства наряду с конвенциями Solas, STCW и Marpol. Она состоит из пяти частей, где рассматриваются следующие вопросы:

- минимальные требования к морякам на борту судна;
- условия найма;

- жилые помещения, условия для отдыха, обслуживание и питание;
- охрана здоровья и социальное обеспечение, медицинское и бытовое обслуживание;
- выполнение требований и мониторинг за выполнением

После встречи министров в начале июня 2006 года Европейский совет министров транспорта принял решение разрешить государствам-членам ратифицировать конвенцию, и на основании решения государства-члены приглашаются ратифицировать ее до конца 2010 г.». Это означает, что государства-члены будут вводить конвенцию непосредственно через свою национальную легислатуру (законодательный орган), а не через утверждение конвенции через директивы Еврокомиссии. Хотя МОТ не установила никаких особых дат проведения конвенции в жизнь, когда она приняла конвенцию в 2006 г., выставлено требование о ее ратификации 30-ю государствами-членами, представляющих 33% мирового флота, прежде чем она вступит в силу.

Конвенция применяется (за исключением случаев, когда прямо не предусмотрено иное) ко всем судам, находящимся в государственном или частном владении, которые занимаются коммерческим морским судоходством, за исключением: судов, занятых рыбным или аналогичным промыслом, и судов традиционной постройки, таких, как плоскодонные шлюпки и джонки. Требования Конвенции не распространяются на военные и военно-вспомогательные корабли.

Конвенция включает три различных, но взаимосвязанных элемента: Статьи, Правила и Кодекс. В Статьях и Правилах перечислены важнейшие права и принципы, а также основные обязательства государств, ратифицирующих Конвенцию. Они могут изменяться только Генеральной конференцией Международной организации труда. Кодекс детализирует требования, касающиеся выполнения Правил. Правила и Кодекс сгруппированы в пяти разделах.

Раздел I («Минимальные требования в отношении труда моряков на борту судна») устанавливает минимальные нормы, которые должны быть соблюдены, прежде чем моряки приступят к работе на борту. Моряки должны быть старше минимального возраста, иметь медицинское свидетельство, удостоверяющее их пригодность по состоянию здоровья к выполнению своих служебных обязанностей, а также иметь надлежащую подготовку и квалификацию. Кроме того, моряки должны иметь доступ к эффективной и четко регулируемой системе набора и трудоустройства.

Раздел II («Условия занятости») регулирует условия подписания трудового договора; вопросы заработной платы, продолжительности рабочего времени и времени отдыха, ежегодного отпуска, репатриации, компенсации морякам в случае утраты или затопления судна, укомплектования судов экипажами, развития карьеры, повышения квалификации и возможностей для занятости моряков.

Раздел III («Жилые помещения, условия для отдыха, питание и столовое обслуживание») содержит сведенные воедино нормы, касающиеся жилых помещений для экипажа, вопросов питания и столового обслуживания. Кроме того, здесь зафиксированы требования, касающиеся предупреждения воздействия шума и вибрации в производственных и жилых зонах.

Раздел IV («Охрана здоровья, медицинское обслуживание, социально-бытовое обслуживание и защита в области социального обеспечения») регулирует вопросы медицинского обслуживания на борту судна и на берегу, охраны здоровья, обеспечения безопасности и предупреждения несчастных случаев, доступа моряков к береговым объектам социально-бытового назначения, социального обеспечения. В числе прочих требований здесь устанавливается ответственность судовладельцев за охрану здоровья и медицинское обслуживание моряков.

Раздел V («Соблюдение и обеспечение выполнения») определяет обязанности государств, ратифицировавших Конвенцию. Раздел содержит три основных Правила. Правило первое определяет ответственность государства за выполнение Конвенции на судах, плавающих под его флагом, включая установление эффективной системы инспекции и освидетельствования. Правило второе определяет меры государственного портового контроля за иностранными судами в своих портах. Правило третье определяет обязанности государств по набору и трудоустройству моряков, а также в области социального обеспечения моряков, которые являются его гражданами или имеют постоянное место жительства на его территории.

По сравнению с предыдущими конвенциями новым здесь является добавление системы освидетельствования в систему инспектирования, увеличение числа оснований для задержания иностранных судов в портах и прописанная процедура рассмотрения жалоб моряков.

Принципиально новым в Конвенции 2006 года в отличие от предыдущих морских Конвенций МОТ является то, что:

- впервые провозглашается необходимость наличия на борту судна свидетельства о соответствии и декларации о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве, что является первичным подтверждением того, что условия труда и быта, организация работ на судне по охране труда и выполнению трудового законодательства соответствуют или являются эквивалентными Конвенции МОТ;

- вступление в силу данной Конвенции имеет свои особенности, которые изложены в статье VIII, где говорится в подпункте «3. Настоящая Конвенция вступает в силу через 12 месяцев после даты регистрации документов о ратификации не менее 30 государств - членом, общая доля валовой вместимости торгового флота которых составляет 33 процента».

По плану МОТ Конвенция будет ратифицирована необходимым числом участников в 2011 году. Европейский Парламент в своей Директиве призвал своих членов ратифицировать Конвенцию в 2010 году.

По состоянию на 1 мая 2009 года Конвенция уже ратифицирована пятью государствами (Либерия, Багамские острова, Маршалловы острова, Панама, Норвегия), обладающими более 40% мирового флота. Это позволяет сделать вывод, что Конвенция может стать обязательной в 2011 году.

При создании данной Конвенции исходили из основополагающих принципов и прав в сфере труда; понимания того, что моряки нуждаются в особой защите; и принимали во внимание международные нормы в отношении безопасности судов, их экипажей и пассажиров; а также стремились к тому, чтобы этот документ был составлен таким образом, чтобы в максимально возможной степени обеспечить его широкую приемлемость для правительств, судовладельцев и моряков, придерживающихся принципов достойного труда, чтобы он легко поддавался обновлению и чтобы его можно было эффективно применять и обеспечивать его выполнение.

В Конвенции подчеркивается, каждый моряк имеет право на:

- рабочее место, которое должно соответствовать нормам безопасности;
- справедливые условия занятости;
- достойные условия труда и жизни на борту судна;
- охрану здоровья, медицинское обслуживание, социально-бытовое обслуживание и другие формы социальной защиты.

В связи с этим, каждое государство-участник Конвенции должно обеспечивать полную реализацию трудовых и социальных прав моряков, указанных в данной Конвенции.

Поэтому каждое государство, ратифицировавшее Конвенцию, должно привести свое законодательство в соответствие с ней. Также оно обязано создать систему обеспечения соблюдения требований данной Конвенции, включая регулярные проверки, представление докладов, мониторинг и правовые процедуры в соответствии с применимым законодательством.

Подтверждается это Свидетельством о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве и Декларацию о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве, которые бы соответствовали анализируемой Конвенции.

Если судно плавает под флагом государства, которое ратифицировало Конвенцию, то оно может быть в любой момент быть подвергнуто инспекции не только государством флага, но и другим государством-членом, ратифицировавшим Конвенцию, в момент нахождения судна в одном из портов, с целью определения, соблюдаются ли на этом судне требования Конвенции.

Для анализа действий данной Конвенции Административный Совет МОТ создает специальный комитет, который наделяется полномочиями рассмотрения трудовых норм в морском судоходстве.

В комитет входят по два представителя от каждого государства-члена Конвенции, а также представители судовладельцев и моряков, назначаемые Административным советом после консультаций с Паритетной морской комиссией.

Те государства, которые еще не ратифицировали Конвенцию, могут принимать участие в работе комитета, но не имеют права голосовать ни по одному из вопросов.

***Требования к труду моряков, предусмотренные в настоящей Конвенции***

- Минимальный возраст, который составляет 16 лет, ограничений по максимальному возрасту Конвенция не устанавливает,

- Запрещается труд в ночное время моряков, которым еще не исполнилось 18 лет,

- Если работа может угрожать здоровью или безопасности моряка, то запрещается привлекать к ней лиц, моложе 18 лет,

- Моряки не допускаются к работе на борту судна без медицинского освидетельствования,

- Не допускаются к работе моряки, не прошедшие профессиональную подготовку или не получили диплом (свидетельство), удостоверяющее их компетентность, или иным образом не подтвердившие свою квалификацию, позволяющую им выполнять свои обязанности.

- Службы, занимающиеся трудоустройством моряков и подбором персонала, должны соответствовать требованиям, предъявляемым к ним анализируемой Конвенцией.

- Если имеются частные организации, занимающиеся трудоустройством моряков и подбором персонала, то они должны в обязательном порядке пройти лицензирование или сертификации, в соответствии с требованиями Конвенции и местным законодательством.

- При этом Конвенция вводит запрет на оплату полностью или частично комиссионных или иных издержек за наем и трудоустройство, либо за предоставление рабочего места, за исключением расходов, которые моряк несет в связи с получением предусмотренного национальным законодательством медицинского свидетельства, национальной книжки моряка и паспорта или других аналогичных личных проездных документов (расходы по оплате виз несет судовладелец),

- Службы трудоустройства должны в обязательном порядке вести и постоянно обновлять список всех моряков, наем и трудоустройство которых были обеспечены ими, этот список должен быть доступен



компетентному органу для проверки (список должен содержать: данные о квалификации моряков; данные о стаже работы; персональные данные, касающиеся работы по найму; медицинские данные, относящиеся к работе по найму);

- При подписании договора необходимо отслеживать, чтобы моряки внимательно ознакомились с трудовым договором и понимали свои права и обязанности; чтобы данные трудовые договоры соответствовали законодательству и Конвенции,

- Службы по трудоустройству должны по мере сил и возможностей проверять обладает ли судовладелец средствами для обеспечения защиты моряков от опасности оказаться без средств к существованию в иностранном порту;

- Также службы по трудоустройству должны отслеживать обязательное страхование или иной равнозначной форме в целях компенсации морякам денежного ущерба, который они могут понести в результате невыполнения службой найма и трудоустройства своих обязательств перед моряками или соответствующим судовладельцем своих обязательств перед моряками в соответствии с трудовым договором.

- За всеми службами найма устанавливается строгий надзор. Все лицензии или сертификаты, либо аналогичные формы разрешения на осуществление деятельности служб по трудоустройству предоставляются или возобновляются только после проверки того, что соответствующая служба найма и трудоустройства моряков отвечает требованиям национальных законодательства и нормативных правовых актов.

- Также специально назначенный компетентный орган должен иметь возможность для расследования, в случае необходимости, жалоб, касающихся деятельности служб найма и трудоустройства моряков, с привлечением, в зависимости от обстоятельств, представителей судовладельцев и моряков,

Государство, ратифицировавшее Конвенцию, должно обеспечить возможность своим гражданам ознакомиться с возможными проблемами, связанных с наймом на работу на судне, плавающем под флагом государства, которое не ратифицировало настоящую Конвенцию, пока оно не убедится в том, что применяются нормы, эквивалентные тем, которые устанавливаются в настоящей Конвенции. Служба набора и трудоустройства моряков, должна охватывать следующие вопросы: 1) медицинское освидетельствование моряков, 2) поддержание и ведение списка моряков, 3) поддержание и обновление списка судов, для которых подбираются моряки, 4) предупреждение возможной эксплуатации моряков, 5) исчерпывающий список затрат, которые являются вероятными для трудоустройства моряков, 6) создание системы информирования моряков о возможном месте работы и о предоставляемых условиях, 7) механизм проверки документов, предоставляемых при трудоустройстве, 8) обеспечение проверки документов и правил внутреннего распорядка на борту судна, куда трудоустраивают моряков. При этом государства-члены Конвенции должны систематически обмениваться информацией о морской отрасли в целом и о рынке труда, в частности, о развитии морского трудового законодательства, согласовывать политику и законодательство в области найма и трудового законодательства. Трудовой договор моряка должен содержать: 1) фамилию, имя и отчество моряка, дату его рождения или возраст и место его рождения; 2) имя и адрес судовладельца; 3) место и дату заключения трудового договора моряка; 4) должность, на которую нанимается моряк; 5) размер заработной платы моряка или, там, где это применимо, - формулу, используемую для ее исчисления; 6) размер оплаты ежегодного отпуска или, там, где это применимо, - формулу, используемую для ее исчисления; 7) срок и условия прекращения действия договора, включая: если договор заключен на неопределенный срок - условия, дающие право любой из сторон расторгнуть его, а также срок для

уведомления о расторжении при условии, что такой срок не будет более коротким для судовладельца, чем для моряка; если договор заключен на определенный срок - точную дату истечения срока договора; и если договор заключен на один рейс - порт назначения и время, которое должно истечь по прибытии в порт, прежде чем моряк может быть списан с судна; медицинское обслуживание и пособия по социальному обеспечению, предоставляемые моряку судовладельцем; право моряка на репатриацию; ссылку на коллективный договор, если это применимо; любые другие данные, требуемые в соответствии с национальным законодательством.

## **Лекция 7. Нормативное обеспечение деятельности ведущих классификационных обществ**

### ***Международный морской комитет***

Международный морской комитет (ММК) (англ. Comite Maritime International, CMI) - неправительственная международная организация, созданная в 1897 году с целью содействия унификации норм морского и торгового права, морских обычаев и практики.

Данная унификация осуществляется путем подготовки проектов международных соглашений, разработки единообразных норм национального законодательства, изучения и обобщения обычаев и практики их применения, поощрения создания национальной ассоциации по морскому праву в различных странах.

Членами данной организации являются 48 ассоциаций морского права, в том числе и Российская Федерация. Все члены ММК уплачивают установленные для них членские взносы.

Органами ММК являются Ассамблея, Исполнительный и Административный Совет, Президент. Ассамблея состоит из всех членов комитета и членов Исполнительного Совета. Каждый член комитета и член

Консультативного Совета могут быть представлены в ассамблеи не более, чем 3 делегатами. Ассамблея собирается ежегодно в установленном Исполнительным Советом месте и в назначенную им дату. Ассамблея может также собираться в любое другое время для указанной цели по требованию Президента / 10 членов комитета / вице-президентов. Уведомление о таких собраниях рассылается за 6 недель.

Международным морским комитетом было подготовлено 30 проектов конвенций, 16 из которых были приняты на международных конференциях, среди них в частности:

- Международная конвенция об унификации некоторых правил относительно столкновения судов 1910 г.; - Международная конвенция об ответственности операторов ядерных судов 1962 г.; - Афинская конвенция о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 г.

В последние годы организация занимается разработкой проектов конвенций по вопросам морского страхования, оговорок о коносаментах, о морском арбитраже, правовом статусе терминалов, судов в иностранных портах, регистрации судов, проблемами ускорения ратификации конвенций государствами. Организация занимается также изданием сборников международных конвенций по морскому праву, документов международного морского комитета и другой справочной литературы. Штаб-квартира данной организации располагается в Антверпене (Бельгия).

### ***БИМКО***

Балтийский и международный морской совет (БИМКО) (англ. Baltic and International Maritime Council, BIMCO). Решение об учреждении БИМКО было принято летом 1905 г. на совещании представителей трамповых судовладельческих фирм Бельгии, Великобритании, Германии, Голландии, Дании, Италии, Норвегии, России, Финляндии и Швеции. Учредители этой организации преследовали цель установления минимальных фрахтовых ставок на перевозку леса из шведских, русских и

германских портов. Крупнейшие судовладельцы Европы решили выработать согласованную политику и практику в области трампового судоходства.

Первоначально эта организация называлась Балтийская и Беломорская морская конференция. К середине 20-х гг. XX в. членами Конференции стали судовладельцы других регионов и даже континентов, и деятельность организации вышла за рамки беломорско-балтийских перевозок. Поэтому в мае 1927 г. было принято решение о переименовании организации в Балтийскую и международную морскую конференцию. С 1985 г. действует ее нынешнее название.

Это неправительственная организация, занимающаяся вопросами морской судоходной политики, унификации транспортных документов и информацией членов по различным аспектам международной морской торговли. Ее правовой статус определяется законодательством Дании. Штаб-квартира БИМКО находится в Копенгагене.

Целями и задачами организации являются:

- 1) объединение судовладельцев, а также других лиц и организаций, связанных с торговым судоходством;
- 2) информация членов о случаях взимания несправедливых сборов, о спекулятивных фрахтовых сделках;
- 3) подготовка и пересмотр проформ чартеров и другой документации;
- 4) издание типовых форм перевозочных документов;
- 5) организация встреч, осуществление переписки и переговоров с лицами, занятыми в области торгового мореплавания.

Членами БИМКО являются судовладельцы (в настоящее время более тысячи), судовые брокеры и агенты, клубы Р&I и ассоциации из 121 страны мира.

Члены-судовладельцы - это члены, имеющие в собственности или в оперативном управлении морские суда. Любой член-судовладелец может быть избран в органы БИМКО. Он имеет право голоса на общих собраниях. Количество голосов члена-судовладельца зависит от размера взноса: при минимальном взносе он имеет 1 голос, при взносе, большем минимального, но меньшем максимального - 2 голоса, при максимальном - 3 голоса. Члены-судовладельцы, не уплатившие всех взносов или дополнительных взносов, подлежащих внесению, не имеет права голоса на общем собрании.

Членами-брокерами являются судовые брокеры, судовые фрахтовые агенты.

Члены-клубы - это ассоциации по защите интересов и взаимному страхованию судовладельцев, ассоциации по вопросам фрахта, демереджа и судебной защите, а также другие объединения судовладельцев.

Член-брокер и член-клуб не имеют права голоса на общем собрании БИМКО.

Высшим органом БИМКО является Общее собрание, которое созывается раз в два года. Общее собрание утверждает годовые отчеты, финансовые отчеты и заключения ревизора, рассматривает отчет Совета по документации, избирает Президента и вице-президента, директоров и т.д.

Руководящим органом БИМКО является Совет директоров, который контролирует и наблюдает за деятельностью организации. Совет избирается на общем собрании и состоит из представителей членов-судовладельцев от каждой страны, имеющей не менее 5 членов-судовладельцев, которые должны внести или уже внесли взносы за прошедший календарный год в общей сумме 500 фунтов стерлингов.

Своего рода секретариатом организации является Исполнительный комитет, члены которого назначаются Советом директоров. Он

осуществляет деятельность и ведет дела организации, наблюдает за работой штаб-квартиры, взимает взносы.

Одним из важнейших органов БИМКО является Совет по документации, который состоит из членов-клубов и не менее 8 членов-судовладельцев, избираемых Советом директоров.

Он подготавливает и улучшает чартеры и другие используемые при перевозке документы.

***Международная ассоциация классификационных обществ (МАКО) (International Association Classification Societies, IACS)***

Это неправительственная организация, объединившая в 1968 г. ряд крупнейших национальных классификационных обществ в целях развития сотрудничества между ними в области технического надзора за судами для обеспечения безопасности мореплавания.

Деятельность МАКО направлена на унификацию национальных правил классификации, обмера, постройки, эксплуатации и ремонта морских судов, используемых в судостроении материалов, снабжения морских судов техническими средствами (спасательными, противопожарными и т.п.).

В соответствии с Уставом членами МАКО могут быть национальные классификационные общества, имеющие не менее 1000 поднадзорных морских судов общей валовой вместимостью свыше 1 млн рег. тонн; не менее чем 20-летний срок деятельности в области технического надзора за морскими судами; хорошую морскую репутацию; определенное количество специалистов; регистрационную книгу морских судов, а также свои правила и инструкции по вопросам технического надзора за морскими судами.

МАКО объединяет 10 ведущих классификационных обществ:

- American Bureau of Shipping (ABS) - Американское Бюро Судоходства;

- Bureau Veritas (BV) - Бюро Веритас;
- China Classification Society (ZC) - Китайское классификационное общество;
- Det Norske Veritas (DNV) - Норвежское классификационное общество;
- J-Germanischer Lloyd (GL) - Германишер Ллойд;
- Korean Register of Shipping (KR) - Корейский Регистр судоходства; - Lloyd's Register of Shipping (LR) - Регистр судоходства Ллойда; - Nippon Kaiji Kyokai (NK) - Японский Регистр судоходства;
- Registro Italiano Navale (RINA) - Итальянский Регистр судоходства;
- Russian Maritime Register of Shipping (RS) - Российский Морской Регистр судоходства.

Ассоциированные члены:

Хорватский Регистр судоходства (CRS);

Индийский Регистр судоходства (IRS);

Польский Регистр судоходства (PRS).

Руководит МАКО Совет, осуществляющий общую политику, которая направлена на унификацию национальных правил классификации, обмера, постройки, безопасной эксплуатации и ремонта судов, обеспечение судов противопожарными и спасательными устройствами и средствами, применению материалов используемых в судостроении и судоремонте, Совет создает рабочие группы по постоянным или конкретным проблемам (ad hoc).

Постоянными общими проблемами являются:

- проекты унификации правил и требований между членами МАКО;
- проекты ответов на запросы, требования ИМО;
- подготовка унифицированных интерпретаций стандартов ИМО;
- идентификация (определение) проблем и предложения МАКО по темам для рабочих групп.



- Совет МАКО одобрил около 150 требований, которые в принципе должны быть применены классификационными обществами, из этого числа 90 % были внедрены в национальные правила. Большинство из них касались конструкции судов. Позднее были рассмотрены вопросы, относящиеся к практике надзора, инспекций и предъявления требований (минимальная продольная прочность, прочность крышек трюмов, информация и руководства по грузовым операциям, специальные инспекции танкеров и балкеров).

- МАКО издала ряд документов по внедрению и применению системы управления качеством и обеспечения качества. Для организации управления деятельностью судоходных компаний используют систему обеспечения качества (Quality Assurance - QA). В ведущих классификационных обществах, таких как ABS, LR, GR, DNV, RS, созданы специальные подразделения - отделы качества, которые занимаются оценкой системы управления качеством по специально разработанным процедурам и выдачей сертификатов соответствия. В условиях жесткой конкуренции на мировом судоходном рынке гарантия качества услуг является чрезвычайно важной, поэтому многие судоходные компании стремятся к сертификации по стандартам ИСО-9002.

МАКО имеет консультативный статус в ЭКОСОС и ИМО. Штаб-квартира МАКО находится в Нью-Йорке.

***Международная палата судоходства (МПС) (англ. International Chamber of Shipping, ICS)***

Организация создана в 1948 г. и сегодня является крупнейшей в мире ассоциацией операторов торговых судов, тоннаж которых составляет свыше 50 % мирового.

МПС представляет интересы операторов балкеров, танкеров, контейнеровозов и пассажирских судов, включая судовладельцев и менеджерские компании, управляющие судами. МПС имеет

консультативный статус в ряде международных межправительственных организаций, таких как ИМО, Всемирная таможенная организация, ЮНКТАД, Всемирная метеорологическая организация и др. МПС также поддерживает тесные связи с судоходными, нефтяными и страховыми компаниями, портами, лоцманскими организациями, классификационными обществами.

Основными органами управления МПС являются: Общее собрание, Исполнительный комитет, Секретариат.

Вспомогательные органы МПС создаются по решению Исполкома в форме постоянных (для изучения специальных вопросов: технических, юридических и т.д.) и временных (по отдельным частным вопросам) комитетов, в рамках которых при необходимости могут учреждаться подкомитеты.

Из числа постоянных комитетов МПС наиболее активными и известными, в частности, являются: Т анкерный комитет, Контейнерный комитет, Комитет по морскому праву, Комитет по безопасности на море. Как автономный орган в МПС функционирует Рабочая группа по международным каналам, которая занята изучением правовых, коммерческих, технических и эксплуатационных условий плавания судов по международным проливам и каналам.

МПС проводит большую работу по внедрению судовладельцами одобренных на международном уровне стандартов перевозочных документов, а также всевозможных руководств по плаванию. Так, Палата приняла стандартную проформу коносаментов для перевозки грузов из Австралии, совместно с Международным морским форумом нефтяных компаний разработала Руководство по плаванию судов в Малаккском проливе.

Ключевые позиции в МПС занимают судовладельцы Великобритании, а правовой статус определяется ее законодательством.

## **ЛЕКЦИЯ 8. РОЛЬ РЕГИОНАЛЬНЫХ И НЕПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫХ МЕЖДУНАРОДНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ В ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ.**

### *История создания первых международных морских организаций*

Международные морские организации прочно вошли в структуру системы межгосударственных отношений по использованию Мирового океана в качестве важного ее элемента, без которого функционирование всей системы практически невозможно с учетом глобального характера морской проблематики.

Первыми международными морскими организациями, возникшими в XIX веке и существующими в настоящее время, являются Дунайская комиссия (1856 г.), Международная метеорологическая организация (1873 г.), Международный союз морского страхования (1874 г.), Международная морская комиссия (1897 г.) и др.

К началу XX века в мире действовало менее 10 международных морских организаций, в настоящее время их насчитывается более 500.

Международные морские организации все более превращаются в неотъемлемую часть правового режима Мирового океана - они не только участвуют в разработке принципов и норм международного морского права, но и сами участвуют в их осуществлении и в разработке судоходной политики. Они организуют, осуществляют и контролируют все основные виды морской деятельности на основе разработанных принципов и норм международного права.

Существуют различные системы классификации международных морских организаций. Их делят на межправительственные и неправительственные. Морские организации также делятся по характеру выполняемых функций.

*Межгосударственные организации по обеспечению безопасности на море*

В настоящее время насчитывается более 60 международных организаций, деятельность которых непосредственно или в определенной степени связана с торговым мореплаванием. Наибольшую роль играют межправительственные организации мирового или регионального масштаба, самой представительной из них является Международная морская организация (ИМО), о которой мы говорили ранее.

Комитет по судоходству ЮНКТАД является международным органом, в который входят государства, представляющие основные географические районы мира. Его полномочия определены резолюцией 12-го Совета по вопросам торговли и развития ЮНКТАД, принятой на его первой сессии 29 апреля 1965 г. Комитет по судоходству ЮНКТАД призван содействовать взаимопониманию и сотрудничеству государств в области морских перевозок, согласовывать судоходную политику правительств и региональных групп государств, изучать и разрабатывать меры, касающиеся экономических проблем международных морских перевозок, по которым требуется принятие решений на межправительственном уровне. Главное направление - это создание таких условий, при которых международное судоходство могло бы наиболее эффективно способствовать расширению мировой торговли. В апреле 1969 г. на III сессии Комитета была создана Рабочая группа по международному законодательству в области морских перевозок. Ее программа предусматривает изучение экономических аспектов действующих международных конвенций и национального законодательства различных стран в области морского судоходства, подготовку рекомендаций об их изменении, а также составление проектов новых конвенций через Комиссию ООН по международному торговому праву (ЮНСИТРАЛ).

Международная организация морской спутниковой связи (ИНМАРСАТ) - межправительственная организация, созданная с целью

обеспечения интересов всего международного сообщества посредством коренного улучшения морской связи с помощью искусственных спутников Земли. ИНМАРСАТ - единственная международная организация государств, соединяющая деятельность человека в космическом пространстве и Мировом океане. Поскольку членами организации могут быть не только правительства, но и национальные неправительственные организации, это повлекло за собой принятие в 1976 году двух учредительных документов организации: Конвенции об ИНМАРСАТ, которая подписывается от имени государств (Стороны), и Эксплуатационного соглашения, которое подписывается от имени правительств или назначенных ими организаций (Участники). Оба документа вступили в силу 16 июля 1979 г. На 1 января 1985 г. насчитывалось 43 члена, включая СССР. Штаб-квартира - Лондон. Финансовой основой деятельности ИНМАРСАТ служат взносы членов организации - Участников. Величина взносов определяется исходя из интенсивности пользования услугами системы связи судами и береговыми станциями государств-членов.

Руководящие органы ИНМАРСАТ - Ассамблея, Совет и Директорат. Ассамблея - главный и наиболее представительный орган, в состав которого входят все Стороны, каждая из которых имеет один голос. Ассамблея собирается на очередные сессии один раз в два года. Ассамблея рассматривает общую политику и цели организации, вырабатывает рекомендации Совету. Совет состоит обычно из 22 Участников: 18 из них входят в него по принципу наибольшего долевого участия, а 4 - избираются Ассамблеей для обеспечения принципа справедливого географического представительства. Сессии Совета проводятся не реже трех раз в год. Совет несет ответственность за обеспечение космического сегмента связи, устанавливает требования к морской спутниковой связи, определяет критерии и порядок предоставления услуг, а также

вырабатывает финансовую политику организации. Директорат - постоянно действующий орган ИНМАРСАТ, во главе которого стоит Генеральный директор, назначаемый на 6-летний срок Советом. Генеральный директор является главным исполнительным лицом и правомочным представителем организации.

Межправительственная океанографическая комиссия ЮНЕСКО (МОК) создана при ЮНЕСКО в 1960 году. В 1970 году Устав МОК был пересмотрен и она приобрела статус самостоятельного учреждения, действующего в рамках ЮНЕСКО. СССР вступил в МОК в 1960 году. Членами МОК являются около 115 государств. Основная цель Комиссии - содействие развитию научных исследований Мирового океана. Значительное внимание в работе МОК уделяется изучению правовых аспектов проведения научных исследований океана и деятельности государств по изучению его ресурсов с целью разработки соответствующих международно-правовых норм, регулирующих отношения между государствами в этой области. Комиссия сыграла важную роль в подготовке проекта Конвенции о правовом статусе Систем сбора океанских данных. Активное участие МОК принимает в разработке программ по исследованию живых морских ресурсов и по изучению различных аспектов загрязнения морской среды. МОК состоит из Ассамблеи, Исполнительного совета, Секретариата и различных рабочих органов. В рамках организации создана Специальная целевая группа экспертов для рассмотрения статуса, функций и перспектив МОК в свете ЮНКЛОС.

Международные неправительственные организации хотя и объединяют не сами государства, а только их определенные организации или ассоциации, тем не менее оказывают активное влияние на процесс международного морского нормотворчества, воздействуют на мировую судоходную политику. Формально-юридически решения международных

неправительственных морских организаций не являются обязательными для государств. Однако в определенных случаях (при подготовке для принятия правительствами текстов ММК) эти организации оказывают воздействие на государства и международные отношения формированием общественного мнения, организацией своих массовых мероприятий, и все более возрастающей компетентностью своей деятельностью. Более того, в реальной действительности международные неправительственные организации не существуют изолированно от международных межправительственных организаций.

Между этими категориями международных организаций имеется множество связей, в том числе формального характера (например, консультативный статус), позволяющих неправительственным организациям способствовать деятельности межправительственных организаций в решении важнейших международных морских проблем, претворении в жизнь их решений.

Основным аспектом работы международных неправительственных морских организаций является разработка и внедрение в практику документов, регламентирующих или обслуживающих международные морские перевозки.

### ***Международные неправительственные организации по обеспечению безопасности на море***

Международный морской комитет (ММК) - неправительственная международная организация, созданная в 1897 году. Членами ММК являются национальные ассоциации морского права (их уже насчитывается более 40), а также отдельные ученые-юристы и специалисты в области торгового мореплавания. Основная задача Комитета - унификация морского права. Он внес большой вклад в разработку норм международного частного морского права. Им подготовлены проекты Международной конвенции по унификации

некоторых правил относительно столкновения судов, Международной конвенции по унификации некоторых правил относительно оказания помощи и спасания на море, Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, и др. ММК участвовал в подготовке проекта Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью и проектов ряда других конвенций в области морского права, а также разрабатывает проекты и предложения по изменению уже принятых конвенций.

Руководство ММК осуществляют Ассамблея и Исполнительный совет, состоящий из президента, вице-президентов и членов, избираемых Ассамблеей. Ассамблея также избирает генерального секретаря и административного секретаря. Бюджет организации складывается из взносов национальных ассоциаций и других поступлений (продажа печатной продукции и т.д.). ММК сотрудничает с ИМО, имея при ней консультативный статус, а также Комитетом по судоходству ЮНКТАД, тесно сотрудничает с УНИДРУА (Международный институт по унификации частного права), Международной палатой судоходства и многими другими организациями.

Международная палата судоходства (МПС) - неправительственная организация, членами которой являются национальные ассоциации судовладельцев и другие организации. В работе МПС принимают участие представители практически всех крупных судоходных организаций. Учреждена в 1948 году, ее штаб-квартира находится в Лондоне. Палата призвана действовать в международном масштабе в интересах своих членов, организовывать обмен мнениями, сотрудничать с другими организациями по проблемам, представляющим взаимный интерес. Органы МПС - Общее собрание, Исполнительный комитет, Секретариат, постоянные и временные комитеты (в том числе Комитет по морскому праву). Имеет консультативный статус в Экономическом и Социальном



Совете ООН, ИМО, ВОЗ. Официальный язык - английский. Периодически издает циркуляры, в которых освещаются важнейшие события в международном судоходстве. Большое внимание уделяет морскому праву, в том числе разработке международных конвенций.

Балтийский и международный морской совет (БИМКО) - неправительственная международная организация, созданная в 1905 году на встрече представителей 102 судовладельческих компаний из 10 морских стран в Копенгагене. Вызвано это было тем, что международное судоходство охватила тогда глубокая депрессия. В регионе Балтийского и Белого морей ужесточилась конкуренция между судовладельцами различных стран, ставки фрахта практически диктовались объединениями грузоотправителей. Все это приводило к низкой экономической эффективности флота. В результате встречи появилась Балтийская и Беломорская морская конференция. Она создавалась судовладельцами и только для судовладельцев. Но затем в 1909 году было принято решение о привлечении в конференцию брокеров, клубов взаимного страхования, фрахтовых и некоторых других организаций.

В 1927 году организация получила новое название - "Балтийская и международная морская конференция" (БИМКО), а в 1985 году она была переименована в "Балтийский и международный совет", с тем чтобы отличать ее от многочисленных фрахтовых конференций.

С мая 1989 г. БИМКО открыта для всех организаций и предприятий, имеющих отношение к морской индустрии и торговле: судостроительных верфей, банков, морских юридических организаций, органов инспекции и контроля (в качестве ассоциированных членов). Ныне это профессиональная неправительственная организация, насчитывающая более 2650 членов, в том числе свыше 900 судовладельцев, имеющих около 15 тыс. судов, почти 2 тыс. судовых брокеров, около 60 клубов

взаимного страхования и свыше 20 других морских организаций. Штаб-квартира БИМКО находится в Копенгагене, ее штат состоит из 50 человек.

В деятельности БИМКО участвуют различные морские организации. Члены-брокеры и клубы имеют только совещательный голос. Цели организации:

- подготовка и пересмотр чартерных проформ;
- создание типовых форм перевозочных документов;
- информирование своих членов о тенденциях в торговом судоходстве;
- организация переговоров между судовладельцами, грузовладельцами и другими заинтересованными лицами;
- принятие в интересах торгового судоходства таких мер, которые могут оказаться целесообразными.

Высший орган БИМКО - Общее собрание, созываемое раз в два года; руководящий орган - Совет директоров, который назначает Исполнительный комитет. Общее собрание избирает президента, являющегося председателем Совета директоров. Финансовые ресурсы организации складываются из взносов ее членов и других поступлений. Совет по документации БИМКО разработал значительное число чартерных проформ, коносаментов и других документов. Издается Бюллетень БИМКО (2 раза в месяц) и еженедельный Циркуляр БИМКО. Организация имеет консультативный статус в ИМО и ЮНКТАД.

Большой интерес проявляет БИМКО к системе безбумажной документации - электронной информационной межкомпьютерной связи. Создан подкомитет для разработки и внедрения проектов в этой области. Служба связи БИМКО, располагающаяся в Лондоне, руководит глобальной сетью морской электронной связи с компьютерными центрами в Лондоне, Копенгагене, Гамбурге, Пирее, Осло, Париже, Гонконге и Нью-Йорке. В целом деятельность БИМКО вышла за пределы задач, ставившихся при создании этой организации. Теперь БИМКО -

авторитетная международная организация, к мнению которой прислушиваются судовладельцы, участвующие в международном судоходстве.

Таким образом, каждая неправительственная морская организация в той или иной степени способствует развитию сотрудничества между организациями различных государств. Помимо перечисленных международных неправительственных морских организаций большую активность при разработке отдельных вопросов морского судоходства и международного морского права проявляют также Международная ассоциация маячных служб (МАМС), Международная федерация по ограничению ответственности владельцев танкеров в случае загрязнения (ТОВАЛОП), Международная ассоциация портов и гаваней (МАСПОГ), Международный союз морского страхования (МСОМС), Международный форум морских нефтяных компаний (ОКИМФ), Постоянная международная ассоциация конгрессов по судоходству (ПМАКС) и многие другие организации.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Аксенов А. А. Безопасность мореплавания: учебное пособие. - Москва: Альтаир, МГАВТ, 2012.
2. Дмитриев В.И. Пути повышения безопасности судоходства учебное пособие Моркнига, 2015
3. Иванов Г. Г. Правовое регулирование морского судоходства в Российской Федерации: Учебное пособие. - 2-е изд., пер. и доп. М.: Морские вести России, 2009.
4. Колодкин, А. Л. Мировой океан. Международно-правовой режим. Основные проблемы. - М.: Статут, 2007.

5. Скаридов А. С. Морское право в 2 т. Том1. Международное публичное морское право: Учебник для магистров- 3-е изд., перераб. и доп. — М.: Издательство Юрайт, 2017.