

Министерство
транспорта США

Береговая охрана США

Береговая охрана США

Типовой кодекс Военно-Морской Службы

Издание 1995 г.

Содержание

Предисловие	Стр. i
Введение	Стр. iv
Часть I - Организация	
1. Организация и управление	Стр. 1
2. Полномочия	Стр. 13
3. Юрисдикция	Стр. 25
4. Расследования, административные взыскания и правовые санкции	Стр. 47
Часть II - Миссии	
5. Таможенный контроль и контрабанда	Стр. 61
6. Наркотические средства	Стр. 67
7. Иммиграция	Стр. 75
8. Сохранение морских живых ресурсов	Стр. 81
9. Поисково-спасательные операции	Стр. 89
10. Судовождение	Стр. 95
11. Безопасность отдыха на водах	Стр. 105
12. Охрана и безопасность портов	Стр. 109
13. Проверка и выдача документов торговым судам	Стр. 119
14. Личный состав торговых судов	Стр. 137
15. Загрязнение окружающей среды	Стр. 145
16. Сохранение и изучение морской среды	Стр. 155
Часть III - Приложения	
A. Дополнительные статьи к главе 1	Стр. А-1
B. Список основных законов США	Стр. Б-1
B. Краткое изложение конвенций международной морской организации (имо)	Стр. В-1

Как Командант Береговой охраны США, я с удовольствием предлагаю вашему вниманию наш Типовой устав морской службы. Типовой устав разработан с учетом опыта Береговой охраны США как службы, задачи которой достаточно многообразны. Настоящий Устав является продуктом коллективного творчества военнослужащих и гражданского персонала Береговой охраны, имеющих большой опыт участия в операциях Береговой охраны и в области морского права. Типовой устав призван определить основные правовые полномочия, необходимые Военно-Морским Силам для эффективного функционирования в качестве одного из видов вооруженных сил, правоохранительной организации и регулятивного органа. Четко определенные полномочия создают правовую базу для деятельности Береговой охраны, обеспечивают ей поддержку со стороны населения и правительства, а также служат защитой прав граждан.

Мы все живем в мире, переживающем политические и экономические изменения, и являемся свидетелями все более возрастающей экономической взаимозависимости. Защита окружающей среды, международная торговля, экономическое и техническое развитие стали вопросами общемировой значимости. Я надеюсь, что настоящий Типовой устав поможет другим государствам в создании своих военно-морских сил, которые позволят им лучше отвечать изменяющимся потребностям XXI столетия.

Береговая охрана США, получившая широкое признание как одна из крупнейших в мире гуманитарных организаций в области безопасности мореплавания, продолжает играть важную роль в мировых вопросах, связанных с деятельностью на море. Она была создана более 200 лет назад как Служба таможенных судов. Сначала ее главная задача заключалась в том, чтобы обеспечивать поступление в казну Соединенных Штатов всех доходов от таможенных пошлин на международную торговлю. За прошедшие годы Береговая охрана существенно выросла. Сегодня в число ее задач, помимо контроля за соблюдением положений морского права, входят обеспечение национальной обороны и безопасности портов, установка навигационных знаков и охрана морской среды.

Я надеюсь, что данный Типовой устав окажется полезным для стран, работающих над развитием и изменением своих систем морского права. Соединенные Штаты и другие прибрежные государства должны постоянно искать новые пути для эффективного использования и сохранения своих морских ресурсов. Служащие Береговой охраны США будут рады возможности работать в тесном сотрудничестве со своими коллегами из военно-морских сил и береговой охраны других стран в деле выполнения тех общих задач, которые стоят перед нами всеми.

Р.Э.КРАМЕР
Адмирал,
Командант Береговой охраны США

Международное право, а также определяемые им обязанности и права отдельных государств, находятся в процессе постоянной эволюции. 16 ноября 1994 года вступила в силу Международная конвенция ООН по морскому праву, подписанная в 1982 году. Эта конвенция, ратифицированная более чем 65 странами, устанавливает разумный баланс прав и обязанностей прибрежных государств и государств флага. Хотя Конвенция по морскому праву является обязательной только для ратифицировавших ее государств, она оказывает существенное влияние и на другие страны. Данная Конвенция рассматривается международным сообществом как чрезвычайно убедительный источник международного обычного права для разрешения многих, хотя и не всех, затрагиваемых вопросов. Для управления своими морскими делами и выполнения обязательств, налагаемых указанной Конвенцией и другими источниками международного права, морские державы нуждаются в правовой и организационной инфраструктуре.

Соединенные Штаты признают свою особую ответственность перед теми государствами, которые только вступают на путь создания свободной рыночной экономики и нового государственного строя. В рамках этой ответственности они поддерживают предложения Международной морской организации по оказанию содействия морским странам в выполнении международных конвенций. США также рады оказать техническую помощь отдельным государствам в создании эффективной морской инфраструктуры. Программа Береговой охраны США по разработке Типового устава военно-морской службы (Типовой устав) является одним из примеров того, как Соединенные Штаты выполняют свои обязательства перед международным сообществом.

США уже давно оказывают содействие морским государствам по линии Береговой охраны, обеспечивая их судами, катерами и оборудованием, а также организуя подготовку гражданского персонала и личного состава. Хотя содействие такого рода представляется крайне важным, страны с недостаточно развитой правовой и организационной инфраструктурой оказываются не в состоянии использовать эти ресурсы с надлежащей эффективностью или обеспечить выделение необходимых средств на их содержание, ремонт и техническое обслуживание. Соединенные Штаты давно уже осознали, что успешное выполнение международных конвенций и строгое соблюдение национальных законов, поддерживающих эти конвенции, опирается на развитие всеобъемлющей правовой и организационной инфраструктуры. Именно с этой целью и был разработан Типовой устав, предлагаемый вашему вниманию. Это — справочный документ, призванный помочь морским государствам в создании или усовершенствовании своей системы управления. В нем также содержатся организационные предложения и примеры того, как на основе законодательства могут быть сформированы военно-морские силы или береговая охрана морского государства.

Типовой устав берет за образец организационную структуру и полномочия Береговой охраны США. Все его статьи описывают единый метод создания Военно-Морских сил. Предполагаемые законы, на которых основан Типовой устав, направлены на укрепление безопасности морского государства, защиту моряков и морской среды, а также создание условий, в которых морская держава сможет осуществлять свои права и выполнять свои обязательства в рамках международного права.

Береговая охрана США признает, что ее опыт, отраженный в настоящем Типовом уставе, не может применяться без оговорок в отношении всех морских держав. Тем не менее, мы надеемся, что настоящий Типовой устав окажется полезным справочным

документом для наших коллег в других странах, занимающихся реорганизацией своих морских сил в свете динамично развивающегося и постоянно меняющегося мира. Мы с нетерпением ждем возможности профессионального диалога с коллегами из морских сил других стран.

Дж.Э. ШКОР
Контр-адмирал,
Главный советник,
Береговая охрана США

Введение

ТИПОВОЙ УСТАВ МОРСКОЙ СЛУЖБЫ БЕРЕГОВОЙ ОХРАНЫ

Принятие законодательной базы, сходной с той, которая описана в настоящем Типовом уставе, призвано укрепить безопасность морской державы, обеспечить защиту моряков и морской среды, а также позволить морской державе осуществлять права, связанные с действиями на море, и выполнять соответствующие обязанности, предусмотренные международным правом.

Каждая глава Типового устава морской службы (Типового устава) начинается с введения, в котором обсуждаются некоторые моменты, связанные с: (а) Типовым уставом; (б) Береговой охраной США; (в) международными договорами. Знакомясь с вводными замечаниями к каждой главе, читатель должен: (1) определить цель каждой главы и каждого подраздела; (2) узнать о программах, осуществляемых Береговой охраной США; (3) выяснить названия некоторых международных договоров, регулирующих затронутые в данной главе вопросы.

В первую очередь, Типовой устав основан на некоторых, но не всех, законах и директивах, соблюдение которых обеспечивается Береговой охраной в данный момент. Эти законы и директивы разрабатывались и принимались на протяжении долгого времени с целью решения различных общегосударственных проблем или в ответ на крупнейшие морские катастрофы. Как следствие этого, Типовой устав местами может показаться несколько запутанным и неполным. Кроме того, Типовой устав не всегда согласуется с некоторыми международными конвенциями или договорами, так как Соединенные Штаты не являются страной-участником всех конвенций и договоров. Со временем и при наличии соответствующей обратной связи Береговая охрана рассчитывает усовершенствовать этот документ.

ТИПОВОЙ УСТАВ МОРСКОЙ СЛУЖБЫ - ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ

Первоочередной целью Типового устава является предоставление четких полномочий служащим Военно-Морских сил, необходимых для успешной защиты ими своей страны и служения ей. В целом, перед Военно-Морскими силами стоят четыре основные задачи: ведение боевых действий и поддержание состояния боеготовности, правоохранительная функция, обеспечение безопасности мореплавания (включая поисково-спасательные операции) и контроль за соблюдением законов о судоходстве и мореплавании.

Типовой устав состоит из 16 глав. Первые четыре главы посвящены созданию Военно-Морских сил, которые, в силу своей организационной структуры и полномочий, будут осуществлять юрисдикцию по морским делам над судами и лицами в указанных географических регионах. Четвертая глава посвящена наделению Военно-Морских сил правом вести расследования, определять меру наказания, налагать административные и гражданско-правовые санкции, а также передавать дела в соответствующие инстанции

для возбуждения преследования в уголовном порядке. В следующих 12 главах речь идет о многих задачах, которые могут выполняться Военно-Морскими силами.

Приложение «А» содержит дополнительные законодательные формулировки в отношении управления личным составом и гражданским персоналом, которые могут оказаться полезными, но не обязательными для большинства военно-морских сил. В Приложении «Б» приведены ссылки на наиболее важные законодательные акты США, которые могут оказаться полезными. Приложение «В» представляет собой краткое изложение конвенций Международной морской организации (ИМО). Типовой устав и приложения к нему были разработаны в расчете на то, что этот документ будет представлен служащими Береговой охраны представителям заинтересованных стран.

БЕРЕГОВАЯ ОХРАНА США И МЕЖДУНАРОДНЫЕ ДЕЛА

Директор Международного отдела Береговой охраны США не только является Советником Командующего Береговой охраной по внешнеполитическим вопросам, но и отвечает за координацию и контроль всех аспектов международной деятельности Береговой охраны, включая проведение переговоров с целью заключения международных соглашений; членство в международных организациях; обучение иностранных кадров; прием иностранных должностных лиц; техническую помощь иностранным правительствам; и командировки служащих Береговой охраны за рубеж. В обязанности Главного советника входят юридические консультации по всем программам Береговой охраны, в том числе по программам Международного отдела; кроме того, Главный советник является советником Командующего по правовым вопросам.

В рамках программы Международного отдела Береговая охрана (в том числе и сотрудники Отдела Главного советника) организовала обучение в области контроля за соблюдением морского права для служащих военно-морских сил целого ряда стран Центральной и Южной Америки, Карибского бассейна, Западной Африки, Ближнего Востока и Азии. Хотя несколько государств выразили заинтересованность в создании Военно-Морских сил, аналогичных по выполняемым функциям (контроль за соблюдением положений морского права, обеспечение безопасности мореплавания и национальная оборона) Береговой охране США, эти государства часто не обладали необходимым оборудованием, средствами для подготовки персонала и инфраструктурой, что явилось серьезным препятствием на пути к достижению указанной цели. Кроме того, во многих странах правовые полномочия для осуществления функций того типа, которыми надеяется Береговая охрана, оказалась недоступными или вовсе не существующими.

При том разнообразии международных прав и обязанностей по морским вопросам, которые установлены международными конвенциями и международным правом, морские державы испытывают настоятельную потребность в разработке соответствующего законодательства и в создании эффективных Военно-Морских сил, призванных обеспечивать его соблюдение. С учетом этой потребности Отдел Главного советника разработал настоящий Типовой устав, призванный помочь морским государствам создать или усовершенствовать свою систему управления.

Типовой устав является продуктом совместного творчества большого коллектива юристов и офицеров Береговой охраны. Особенno большой вклад внесли капитан 3-го ранга Томас Кахилл, капитан Дэвид Кантор, капитан 3-го ранга Дэвид Дикмэн, капитан-лейтенант Питер Симонс, капитан-лейтенант Майкл Хамел, лейтенант Анита Эбботт, лейтенант Рэйчел Голдберг, лейтенант Кевин Ландэй, лейтенант Кристина Нагнес, лейтенант Кристофер Кин, лейтенант Марк Сколники, а также все сотрудники Отдела Международного права Береговой охраны. Кроме того, сотрудники распостранении Типового устава. Г-н Николас Грасселли явился инициатором, разработчиком и руководителем проекта, которым он занимался как гражданский юрист Береговой охраны и одновременно как офицер Резерва Береговой охраны.

МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО

С точки зрения правовой базы, Типовой устав преимущественно основывается на нормах действующего законодательства США и международного права, причем последнее отражено в этом документе во всем своем многообразии. Сюда входят самые различные типы соглашений, включая конвенции, договоры, меморандумы о договоренности, меморандумы о взаимопонимании, дипломатические ноты, обмен письмами и решениями. Международное право также может также основываться на международном обычном праве, источником которого являются какие-либо права и обязанности, признаваемые большим числом государств на протяжении длительного периода времени, а не письменные соглашения. Типовой устав основан как на международных договорах, так и на международном обычном праве. При необходимости в тексте Типового устава содержатся ссылки на применимые положения международных договоров.

1. ОРГАНИЗАЦИЯ И УПРАВЛЕНИЕ

ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ ГЛАВЫ

Глава 1 содержит общее описание Военно-Морских Сил, а также примерные положения, необходимые для установления организационной структуры указанного формирования и наделения его общими полномочиями, необходимыми для осуществления им своих функций. Глава включает в себя основные статьи, регулирующие создание Военно-Морских Сил любой величины. Приложение «А» содержит 13 дополнительных статей, которые можно включать в данный Титул. Статьи в приложении относятся к вопросам управления личным составом и гражданским персоналом, а также разработки и осуществления программы резервной службы.

Настоящая глава подразделяется на четыре подраздела. В подразделе 1(А) дается определение некоторых руководящих должностей. Подраздел 1(Б) включает статьи, регулирующие создание Военно-Морских Сил и определяющие их задачи и полномочия. В нем приводится общее описание обязанностей и полномочий, устанавливающих место и роль Военно-Морских Сил в общей системе Вооруженных Сил государства. Подраздел 1(В) наделяет Военно-Морские Силы правом собирать и распространять разведывательные данные, издавать директивы и сотрудничать с другими видами вооруженных сил, органами управления и иностранными правительствами. И наконец, подраздел 1(Г) устанавливает нормы воинской дисциплины для всего личного состава Военно-Морских Сил.

БЕРЕГОВАЯ ОХРАНА США

Хотя Береговая охрана США является одним из пяти «родов войск» Соединенных

Штатов, в мирное время она функционирует в рамках Министерства транспорта США, а не Министерства обороны. При объявлении войны или по распоряжению Президента Береговая охрана становится частью Военно-Морских Сил США. Перед многими подразделениями Береговой охраны ставятся военно-морские боевые задачи для поддержания их в состоянии надлежащей боевой готовности.

Для выполнения этих задач указанные подразделения оснащаются необходимым оружием и боевыми системами. Они регулярно проходят подготовку и участвуют в операциях вместе с Военно-Морскими Силами США. Основными компонентами стоящей перед Береговой охраной задачи по обеспечению национальной безопасности являются охрана портов, операции в прибрежных водах, охранение конвоев и береговая оборона.

В отличие от Военно-Морских Сил США, Береговая охрана несет некоторые полицейские функции. Хотя начиная с 1790 года личный состав Береговой охраны был задействован во всех крупных конфликтах с участием Соединенных Штатов, это формирование также выполняет большое количество задач невоенного характера. Каждая из этих задач будет обсуждаться ниже в отдельной главе.

В оперативном отношении, Береговая охрана США разделена на два региональных командования - Атлантическое и Тихоокеанское, каждое из которых подразделяется на более мелкие командования военно-морских районов по всей территории США. Большие патрульные корабли Береговой охраны подчиняются непосредственно двум региональным командованиям, в то время как малые патрульные корабли и береговые

службы, главным образом авиационные базы, отделы обеспечения безопасности мореплавания и группы небольших береговых постов (лодочных станций), находятся в ведении командований военно-морских районов.

С точки зрения кадрового и материально-технического обеспечения, персонал Береговой охраны США насчитывает около 38 000 военнослужащих и 5 000 гражданских лиц. Военный персонал служит на 250 кораблях различных классов, 2 000 катерах, 220 вертолетах и самолетах, а также в 300 береговых подразделениях. Не преувеличивая, можно сказать, что, если рассматривать Береговую Охрану США как отдельную единицу, то по количеству кораблей она заняла бы 12-ое место в мире среди военно-морских флотов, а по количеству летательных аппаратов - 7-ое место в мире среди военно-морских авиаций.

Президент Соединенных Штатов наделен полномочиями назначать офицеров регулярной Береговой охраны. Обычно на эти должности назначаются выпускники Академии Береговой охраны и офицеры из резерва Береговой охраны. Береговая охрана также набирает на службу и проводит подготовку по различным специальностям рядового и старшинского состава. Как и в других родах войск США, зачисление на службу осуществляется добровольно и на срок до шести лет. Обучение поступивших на службу проводится Учебным центром Береговой Охраны на базе Кейп-Мэй, штат Нью-Джерси. Поступление на службу по конкретной специальности осуществляется после обучения на подготовительных курсах Береговой охраны и Военно-Морских Сил по месту жительства или на заочных курсах. Продвижение по службе служащих рядового и старшинского состава зависит от результатов сдачи единого для всех экзамена на конкурсной основе. Требования к продвижению по службе устанавливаются специальными директивами.

В качестве составной части резерва Вооруженных Сил США, резерв Береговой охраны при необходимости служит источником пополнения личного состава регулярных сил обученными военнослужащими-резервистами, как в виде заранее сформированных подразделений, так и отдельных лиц. Готовясь к выполнению этой обязанности, резервисты Береговой охраны помогают личному составу на действительной службе в выполнении всего набора поставленных перед ним задач, являясь потенциальным источником пополнения этого состава как в экстремальных, так и в обычных ситуациях. Кроме того, резерв Береговой охраны может быть призван на действительную службу в случае объявления Президентом чрезвычайного положения в стране.

Гражданский персонал Береговой охраны также играет чрезвычайно важную роль. Хотя гражданские лица не выполняют правоохранительных функций и функций по оперативному управлению боевыми силами и средствами Береговой охраны, они занимают многие административные, технические и вспомогательные должности. Например, Советник по внешнеполитическим вопросам и Директор Международного отдела является гражданским служащим, пост которого соответствует должности старшего адмирала. С помощью штата сотрудников, состоящего из старшего и младшего военного персонала, гражданских лиц и резервистов, Директор организует использование ресурсов и кадров Береговой охраны для осуществления многих видов международной деятельности и для обучения иностранных студентов.

Вспомогательная служба Береговой охраны была создана с целью повышения безопасности отдыха на водах (плавание на лодках и катерах) и оказания помощи Береговой охране в выполнении ее задач невоенного характера. Сотрудниками Вспомогательной службы являются работающие добровольно на общественных началах опытные водите-

ли катеров, радиолюбители и пилоты, имеющие профессиональную лицензию. Вспомогательная служба помогает Береговой охране в осуществлении трех основных программ:

(А) **Бесплатная судовая проверка (БСП).** По просьбе владельцев предназначенных для отдыха катеров и лодок специально обученные сотрудники Вспомогательной службы проводят бесплатную проверку их плавсредств. Они проверяют наличие требуемого оснащения на катере или лодке и помогают их владельцам в приобретении необходимых знаний. Если результаты проверки оказываются отрицательными, никаких штрафных санкций на владельца плавсредства не налагаются, но ему убедительно рекомендуют устранить выявленные недостатки.

(Б) **Обучение.** Вспомогательная служба организует самые разные курсы безопасности судовождения для обучения владельцев лодок и катеров безопасному управлению своими плавсредствами.

(В) **Операции.** Сотрудники Вспомогательной службы также принимают участие в операциях, проводимых Береговой охраной. Они участвуют в поисково-спасательных работах, патрулируют прибрежные участки в случае происшествий на море, помогают в охране морской окружающей среды и поддерживают в надлежащем состоянии систему навигационных знаков.

Следует отметить, что в состав Береговой охраны входят мужчины и женщины из самых разных социальных слоев и с далеко не одинаковыми способностями. Командование Береговой охраны исходит из того, что каждый служащий уникален и отличается от других по своим личным качествам. Одна из установок Береговой охраны в кадровой политике предусматривает активную работу по созданию и поддержанию благоприятной среды, в которой все различия между служащими будут признаны, поняты и оценены

по достоинству. Такая установка призвана поощрять всех служащих Береговой охраны к полному раскрытию своего потенциала и внесению максимального вклада в выполнение поставленных перед нею задач.

МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО

Директивы, изданные во исполнение настоящей главы, должны применяться в соответствии с признанными нормами международного права, а также в соответствии с договорами, конвенциями и иными соглашениями, в которых [название государства] является одной из сторон. В общем случае, организация и управление Военно-Морских Сил является исключительно вопросом внутренней политики.

Следующие ниже подразделы содержат примерные законодательные формулировки.

Общие определения Подраздел I(А)

Статья 1.1 Уполномоченное должностное лицо. В контексте настоящего Титула под термином «уполномоченное должностное лицо» понимается лицо, назначенное в письменной форме исполнять некоторые обязанности или осуществлять некоторые полномочия, в силу закона закрепленные за другим должностным лицом.

Статья 1.2 Начальник штаба. В контексте настоящего Титула под термином «Начальник штаба» понимается лицо, назначенное Президентом возглавлять военный отдел Министерства обороны. Начальник штаба является самым старшим по званию офицером государства и непосредственно подчиняется Министру обороны.

Статья 1.3 Командующий. В контексте настоящего Титула под термином «Командующий» понимается офицер, назначенный Президентом в качестве Начальника военно-морских операций. Помимо

ответственности за боевую готовность всех подразделений и личного состава Военно-Морских Сил, Командующий выполняет все функции, делегированные ему Министром обороны.

Статья 1.4 Министр. В контексте настоящего Титула (если иное не оговорено особо) под термином «Министр» понимается Министр обороны.

Статья 1.5 Министр обороны. В контексте настоящего Титула термин «Министр обороны» относится к высшему гражданскому должностному лицу того правительства, в структуру которого входят все виды вооруженных сил страны.

Статья 1.6 Президент. В контексте настоящего Титула термин «Президент» относится к лицу, являющемуся главой [название государства].

Статья 1.7 Титул. В контексте настоящего Типового устава термин «Титул» относится к основной части Типового устава морской службы, включая все содержащиеся в ней статьи или материалы.

**Официальное создание
Подраздел 1(Б)**

Статья 1.8 Создание Военно-Морских Сил. Военно-Морские Силы считаются действующим формированием начиная с [конкретная дата] и постоянно являются одним из видов вооруженных сил [название государства].

(А) Военно-Морские Силы являются одним из видов вооруженных сил [название государства]. Министр осуществляет общее командование над Военно-Морскими Силами и другими видами вооруженных сил.

(Б) Министр может создавать штабные органы и части обеспечения, военно-морские районы и отдельные оперативные части для надлежащего выполнения задач, стоящих перед Военно-Морскими Силами.

Статья 1.9 Национальная оборона и второстепенные задачи.

(А) Военно-Морские Силы организуются, обучаются и оснащаются для ведения краткосрочных или долговременных боевых действий на море. Все остальные задачи считаются второстепенными.

(Б) К второстепенным задачам относятся морские поисково-спасательные операции и контроль за соблюдением законов, касающихся: таможенного регулирования; контролируемых веществ; иммиграции; морских живых ресурсов; загрязнения и борьбы с загрязнением морей и океанов; мореплавания; отдыха на воде; безопасности портов; безопасности судов; персонала торговых судов; сохранения и использования морской среды.

(В) Военно-Морские Силы содержат свои корабли, летательные аппараты, оружие и другое снаряжение в исправном состоянии, а также совершенствуют свою тактику и организационную структуру для наилучшего выполнения своих главных и второстепенных задач.

Статья 1.10 Президент как Главнокомандующий.

(А) Президент является главнокомандующим вооруженными силами [название государства].

(Б) Как главнокомандующий вооруженными силами, Президент может использовать вооруженные силы [название государства] в военных действиях или в ситуациях, в которых неизбежность военных действий с очевидностью следует из сложившихся обстоятельств, к которым относятся:

- (1) объявление войны;
- (2) предоставление специальных полномочий на основании закона;
- (3) чрезвычайное положение в стране, вызванное нападением на [название государства], [название его территорий или владений] или на его вооруженные силы;
- (4) любое другое объявление чрезвычайного положения в стране.

Статья 1.11 Функционирование в качестве вида вооруженных сил. Как один из видов вооруженных сил, Военно-Морские Силы подчиняются приказам Министра обороны.

(А) Порядок старшинства между офицерскими званиями в Военно-Морских Силах и соответствующими им званиями в других родах войск определяется датой присвоения таких званий.

(Б) Личный состав Военно-Морских Сил имеет право на получение денежных вознаграждений, медалей и других знаков отличия на том же основании, что и личный состав других видов вооруженных сил.

(В) Военно-Морские Силы подчиняются директивам общего характера, которые издаются в официальном порядке Министром обороны и относятся ко всем видам вооруженных сил.

Статья 1.12 Правоохранительная функция.

(А) Военно-Морские Силы обеспечивают соблюдение или, при необходимости, помогают обеспечивать соблюдение национального законодательства в открытом море и в водах, относящихся к юрисдикции [название государства]. Военно-Морские Силы отвечают за обеспечение соблюдения и содействие в обеспечении соблюдения национального законодательства в открытом

море и в водах, относящихся к юрисдикции [название государства], включая следующие вопросы (данний перечень не является исчерпывающим):

- (1) национальная безопасность;
- (2) общеуголовные преступления и гражданские правонарушения;
- (3) морские преступления;
- (4) расследования, гражданско-правовые санкции и административные взыскания, приостановление и отзыв лицензий, судовых патентов и других документов;
- (5) таможенный контроль и борьба с контрабандой;
- (6) перевозка, хранение и торговля наркотическими средствами;
- (7) иммиграция;
- (8) сохранение морских живых ресурсов;
- (9) поисково-спасательные операции;
- (10) мореплавание, в том числе повышение безопасности на море путем предотвращения столкновений судов и их посадки на мель; поддержание в рабочем состоянии системы навигационных знаков; совершенствование работы лоцманской службы и контроль за соблюдением правил судовождения;
- (11) отдых на водах (плавание на лодках и катерах);
- (12) безопасность портов;
- (13) выполнение положений Международной конвенции по охране человеческой жизни на море, Международной конвенции по грузовым маркам и Международной конвенции по обмеру вместимости су-

дов; норм безопасности для не подлежащих проверке судов; перевозки насыпного или наливного груза и опасных грузов; а также ведение судовой документации и системы выдачи номеров незарегистрированным судам;

(14) комплектование кораблей личным составом, стандарты обучения, выдача судовых патентов и надзор за деятельностью моряков, защита моряков;

(15) предупреждение загрязнения сбросами с судов, готовность и реагирование на угрозу загрязнения, затопление отходов;

(16) сохранение морской среды, в том числе заповедников морской фауны, охрана затопленных водой археологических объектов и морские научные исследования.

(Б) Служащие старшинского и офицерского состава Военно-Морских Сил имеют право выполнять общие правоохранительные функции. К числу таких функций относится право проведения расследований, досмотров, проверок, обысков, конфискаций и арестов в открытом море и водах, относящихся к юрисдикции [название государства], с целью предупреждения, выявления и пресечения попыток нарушения законов [название государства].

(В) Если должностное лицо, осуществляющее общие право-охранительные функции, имеет основания полагать, что судно собирается покинуть место стоянки в [название государства] в нарушение положений настоящего Титула или применимой международной конвенции, указанное должностное лицо может задержать такое судно, уведомив об этом судовладельца, фрахтователя, *судоводителя, представителя судовладельца, капитана или лицо, командующее указанным судном. Задержанное судно может получить разрешение на выход из порта только с согласия Начальника порта.

(Г) При необходимости Министр может выплатить вознаграждение любому лицу, предоставившему сведения, которые привели к наложению гражданско-правовой санкции или конфискации имущества за нарушение настоящего Титула, а также директив или разрешений, изданных в соответствии с настоящим Титулом.

Статья 1.13 Следственная комиссия

(А) Полномочия. Министр может создать Следственную комиссию, состоящую из трех и более должностных лиц, для расследования любого вопроса, касающегося или влияющего на функционирование вооруженных сил (например, повреждение материальной части или потери в личном составе, посадка судна на мель, авиакатастрофа). Кроме того, при необходимости Министр может делегировать указанные полномочия другим лицам.

(Б) Директивы. Министр издает директивы, регулирующие деятельность следственных комиссий. Такие директивы касаются следующих вопросов: функции и назначение следственных комиссий; предметная компетенция комиссий; лица, правомочные созывать такие комиссии; процедура созыва комиссии; состав комиссий; порядок работы комиссии; порядок опротестования решений комиссии.

(В) Компетенция. Следственная комиссия может расследовать любой вопрос, касающийся или влияющий на функционирование вооруженных сил. Следственная комиссия не обладает судебными функциями. Она только устанавливает факты по делу и не имеет права выражать свою точку зрения или выносить рекомендации, кроме как по поступлении специального запроса. Следственная комиссия не имеет права назначать наказание какой-либо стороне или накладывать дисциплинарное взыскание на какое-либо лицо по результатам расследования их деятельности.

**Общее описание обязанностей и полномочий Военно-Морских Сил
Подраздел 1(В)**

Статья 1.14 Сбор, анализ и распространение разведывательных данных.

(А) Как одно из звеньев системы разведывательных органов, служб и учреждений [название государства], Министерство обороны, совместно с другими службами и в соответствии с применимым законодательством [название государства], ведет разведывательную деятельность, необходимую для поддержания международных отношений и обеспечения национальной безопасности [название государства], в том числе:

(1) собирает сведения, необходимые Президенту, Министру иностранных дел и другим правительенным чиновникам для выполнения ими своих обязанностей;

(2) проводит обработку и анализ разведывательных данных и доводит их до сведения соответствующих организаций;

(3) собирает сведения, касающиеся разведывательной деятельности, направленной против [название государства]; международной террористической деятельности и деятельности, связанной с незаконной перевозкой и торговлей наркотическими средствами; а также других видов враждебной деятельности, направленной против [название государства] и осуществляющей иностранными державами, организациями, частными лицами и их агентами;

(4) занимается другими видами разведывательной деятельности по распоряжению Президента.

(Б) Командующий может создавать в структуре Военно-Морских Сил специальные отделы разведки и контрразведки для выполнения задач Министерства обороны,

изложенных в Статье 1.14(А). Эти отделы занимаются разведывательной деятельностью в соответствии с применимым законодательством [название государства] и подлежат контролю со стороны Министра обороны и Министра юстиции.

Статья 1.15 Право издавать директивы.

(А) Министр может издавать директивы в отношении функций, прав и обязанностей Военно-Морских Сил. Кроме того, Командующий по поручению Министра имеет право делегировать и санкционировать последующее делегирование таких полномочий другим должностным лицам в составе Военно-Морских Сил.

(Б) Если директива затрагивает интересы населения, общественность должна быть заранее уведомлена о разрабатываемой директиве, чтобы иметь возможность выступить со своими замечаниями. Если этого требуют интересы населения, то могут быть проведены общественные слушания с целью организованного представления замечаний, предложений и рекомендаций.

Статья 1.16 Взаимодействие с другими видами вооруженных сил.

(А) **Общие положения.** Являясь одним из видов вооруженных сил [название государства], Военно-Морские Силы обязаны постоянно поддерживать свою полную боеготовность к ведению боевых действий в военное время. Для выполнения этой задачи Военно-Морским Силам разрешается с согласия Министра проводить операции во взаимодействии с другими видами вооруженных сил.

(Б) Совместное обучение.

(1) Военно-Морские Силы могут, на основе взаимного согласия и как с возмещением, так и без возмещения издержек, принимать (направлять) военнослужащих любого другого рода войск (в любой дру-

гой род войск) для обучения в любом училище, находящемся в ведении Военно-Морских Сил (или иного рода войск).

(2) Военнослужащие, направленные на такую подготовку, подчиняются директивам, регулирующим внутренний распорядок указанных училищ.

(В) Совместные операции. По распоряжению Министра, Военно-Морские Силы периодически проводят совместные операции с другими видами вооруженных сил, что необходимо для поддержания их боеготовности и закрепления их места в системе национальной обороны [название государства]. Кроме того, Военно-Морские Силы могут с одобрения Министра откомандировывать своих служащих в распоряжение других видов вооруженных сил и включать в свой состав временно прикомандированных к ним служащих других родов войск с целью создания более согласованного и эффективного подхода к обеспечению национальной обороны.

(Г) Служба в условиях военного времени или чрезвычайного положения в стране. В условиях военного времени или чрезвычайного положения в стране главной обязанностью Военно-Морских Сил является выполнение по указанию Министра различных задач военного характера, имеющих первостепенное значение для обороны [название государства]. Чтобы облегчить выполнение этих задач, Командующий может пополнить личный состав Военно-Морских Сил, призвав на действительную службу резервистов.

Статья 1.17 Взаимодействие с другими органами государственного управления.

(А) Общие положения.

(1) По поступлении соответствующей просьбы, Военно-Морские Силы могут использовать свой личный состав и технические средства для оказания содействия лю-

бому органу государственной власти и управления [название государства], если участие указанного личного состава и технических средств в предполагаемой операции может оказаться полезным и эффективным.

(2) Офицеры и служащие рядового и старшинского состава Военно-Морских Сил, командируемые в распоряжение другого органа государственного управления, подчиняются указаниям и директивам главы этого ведомства.

(3) С согласия руководителя соответствующего органа государственной власти и управления, Военно-Морские Силы могут прибегать к помощи тех должностных лиц и сотрудников, а также запрашивать консультацию, информацию и технические средства того органа государственной власти и управления [название государства], которые могут способствовать выполнению Военно-Морскими Силами возложенных на них задач. Прибегая к личным услугам местных правительственные чиновников, Военно-Морские Силы могут компенсировать им необходимые дорожные расходы и суточные, исходя из правительственные директив о стандартной компенсации командировочных расходов государственных служащих.

(4) С одобрения Министра, Военно-Морские Силы могут использовать свой личный состав и технические средства для оказания содействия любой неправительственной организации, если участие такого личного состава и технических средств может оказаться полезным и эффективным. Министр может потребовать от указанной организации вознаграждение за предоставленные услуги.

(5) Военно-Морские Силы имеют право на основании соответствующей просьбы выделять своих служащих для выполнения обязанностей, связанных с обуче-

нием морскому делу в государственных и коммерческих учебных заведениях.

(б) В случае необходимости Министр по взаимному согласию с другими органами государственного управления и учреждениями использует персонал, услуги, средства и сооружения указанных органов и учреждений для выполнения обязанностей, предусмотренных настоящим Титулом.

(Б) Взаимодействие с конкретными органами управления.

(1) **Министерство иностранных дел.** Военно-Морские Силы через Министра имеют право обмениваться информацией по линии Министерства иностранных дел с иностранными правительствами и обращаться к Министру иностранных дел с предложениями о международном сотрудничестве и проведении международных конференций по любым вопросам.

(2) **Метеорологическое управление.** Для обеспечения безопасности человеческой жизни и имущества в открытом море, относящемся к юрисдикции [название государства], а также для содействия Метеорологическому управлению в подготовке и распространении метеорологических сводок, прогнозов погоды и штормовых предупреждений, имеющих существенное значение для безопасного и успешного ведения внутренней и внешней торговли в открытом море, Командующий имеет право осуществлять совместные действия с Начальником Метеорологического управления, для чего он закупает, обеспечивает техническое обслуживание и предоставляет в распоряжение Метеорологического управления соответствующее оборудование, а также оказывает ему содействие в проведении наблюдений, исследований и распространении метеорологических сводок, прогнозов погоды и штормовых предупреждений. Условия их совместных действий в области метеорологической службы вырабатываются и согла-

сяются Командующим и Начальником Метеорологического управления.

(В) Денежная компенсация. По усмотрению Министра Военно-Морские Силы получают денежную компенсацию от других органов государственного управления в следующих случаях:

(1) покрытие издержек, непосредственно связанных с проведением расследований и судебного разбирательства по гражданским и уголовным делам, в том числе любых необходимых издержек на оборудование; обучение; поездки; привлечение свидетелей; и осуществляемые по договору услуги, имеющие непосредственное отношение к таким расследованиям или разбирательствам;

(2) денежная компенсация за предоставление услуг, персонала, оборудования или сооружений в рамках любого соглашения, заключенного с другим органом управления, или любого подобного соглашения, разрешенного законом;

(3) вознаграждение любому лицу за предоставление сведений, ведущих к аресту, обвинению, наложению административного взыскания или конфискации имущества за нарушение какого-либо положения действующего законодательства;

(4) покрытие разумных и необходимых издержек, связанных с времененным хранением, содержанием и техническим обслуживанием конфискованного имущества вплоть до окончания гражданского или уголовного производства по делу, предполагающему нарушение какого-либо положения действующего законодательства.

Статья 1.18 Сотрудничество и помощь иностранным правительствам.

(А) Общие положения. По просьбе заинтересованного иностранного правительства, Министр имеет право командировать

служащих Военно-Морских Сил для оказания помощи иностранным правительствам в тех вопросах, где использование Военно-Морских Сил может оказаться полезным. Командированные служащие имеют право на получение от соответствующего иностранного правительства вознаграждения и льгот, подлежащих предварительному одобрению Министра. Служащие, откомандированные в распоряжение иностранного правительства, помимо денежного довольствия и льгот, предоставляемых им указанным правительством, получают денежное содержание и пособия, положенные им как служащим Военно-Морских Сил. Время на службе у иностранного правительства рассматривается как срок службы, засчитываемый в выслугу лет при начислении соответствующей надбавки, выходе в отставку и для других целей, как если бы это время было проведено на службе в Военно-Морских Силах.

(Б) **Атташе дипломатических миссий.** С согласия Министра иностранных дел, служащие Военно-Морских Сил в офицерском звании могут быть официально и на постоянной основе приписаны к дипломатическим миссиям [название государства]. Издержки на содержание таких военно-морских атташе за границей могут оплачиваться Военно-Морскими Силами.

Воинская дисциплина Подраздел 1(Г)

Статья 1.19 Воинская дисциплина.

(А) **Общие положения.** Министр имеет право издавать директивы по вопросам воинской дисциплины для всего личного состава вооруженных сил [название государства]. Такие директивы предоставляют командирам на местах право предпринимать любые действия, необходимые для поддержания боеготовности подразделений воору-

женных сил, в том числе налагать дисциплинарные взыскания, созывать военные трибуналы и создавать следственные комиссии. Указанные директивы также устанавливают порядок судопроизводства и назначения наказаний во всех военных трибуналах и связанных с ними слушаниях по делам о нарушении дисциплины военным персоналом. Кроме того, такие директивы могут определять предварительные, дополнительные и апелляционные процедуры, необходимые для вынесения справедливого решения по каждому делу, разбираемому военным трибуналом.

(Б) **Дисциплинарные взыскания.**

(1) **Определение.** Дисциплинарное взыскание представляет собой право Командира подразделения вооруженных сил разбирать мелкие дисциплинарные проступки в упрощенном порядке без привлечения к судебной ответственности. Дисциплинарные взыскания являются менее строгими санкциями по сравнению с наказаниями, назначаемыми военным трибуналом, но более строгими по сравнению с теми мерами, которые могут быть приняты любым старшим по званию.

(2) **Полномочия.** Министр издает инструкции, касающиеся наложения дисциплинарных взысканий. Такие инструкции подробно оговаривают следующие моменты: кто обладает правом налагать дисциплинарные взыскания; кто может быть подвергнут дисциплинарному взысканию во внесудебном порядке; какие виды и категории дисциплинарных проступков подлежат разбору во внесудебном порядке; какие альтернативные права (такие, как право требовать рассмотрения дела военным трибуналом) имеет военнослужащий, которому грозит дисциплинарное взыскание; процессуальные правила (например, уведомление, слушание и апелляция) наложения дисциплинарного взыскания; возможные виды дисциплинарных взысканий; правовые последствия на-

ложении дисциплинарного взыскания во внесудебном порядке.

(В) Военные трибуналы.

(1) **Определение.** Военный трибунал представляет собой военно-судебный орган, разбирающий правонарушения, совершенные военнослужащими. Военный трибунал рассматривает уголовные дела и выносит по ним приговоры. [Примечание: По своей природе военный трибунал является чисто карательным органом; другими словами, он предназначен исключительно для рассмотрения уголовных дел и назначения уголовных наказаний.]

(2) **Полномочия.** Министр издает директивы, регулирующие деятельность военных трибуналов в вооруженных силах. Такие директивы подробно оговаривают следующие моменты: характер юрисдикции военных трибуналов [типы военных трибуналов (например, военные трибуналы высшей инстанции для рассмотрения наиболее серьезных правонарушений, таких как убийство; специальные военные трибуналы для рассмотрения менее серьезных правонарушений; и дисциплинарные военные трибуналы для рассмотрения наименее серьезных правонарушений)]; состав военного трибунала; полномочия военных трибуналов и порядок их созыва; порядок ведения досудебного и судебного разбирательства; виды выносимых приговоров; процедура обжалования вынесенного приговора.

2. ПОЛНОМОЧИЯ

ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ ГЛАВЫ

Глава 2 содержит подробные примеры законодательных актов, на основании которых Военно-Морские Силы могут надеяться на теми или иными полномочиями. В настоящей главе описываются права и обязанности различных должностных лиц Военно-Морских Сил, и обсуждается необходимое ограничение полномочий, предоставленных этому формированию для выполнения стоящих перед ним задач. Настоящий документ исходит из того допущения, что Военно-Морские Силы находятся в подчинении Министерства обороны. Однако Военно-Морские Силы могут находиться в ведении любого министерства, что зависит от политики, проводимой конкретным прибрежным государством. Для целей настоящего Титула

замена Министерства обороны любым другим министерством является чисто техническим вопросом.

Настоящая глава делится на три подраздела. Подраздел 2(А) определяет полномочия Министра обороны в отношении обязанностей и функций Военно-Морских Сил. В Подразделе 2(Б) излагаются служебные обязанности и функции Командующего, назначенного в силу закона главой Военно-Морских Сил. Хотя перечень обязанностей Командующего представляется достаточно обширным, смысл его состоит в том, что Командующий должен выполнять указанные функции путем делегирования соответствующих полномочий персоналу штабных органов, военно-морских районов и оперативных частей. Подраздел 2(В) описывает

Береговая Охрана сегодня

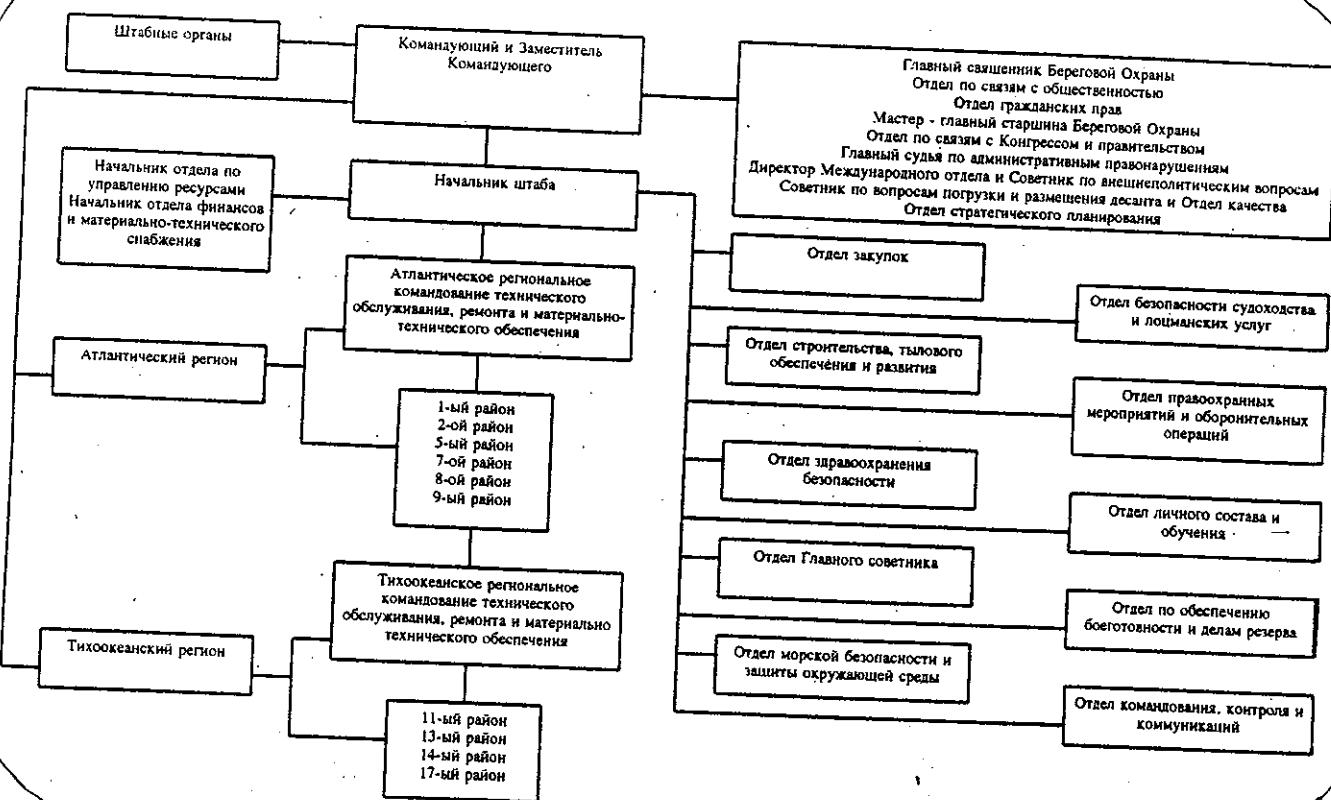


Рис. 2.1

иерархическую структуру Военно-Морских Сил с указанием функций, закрепленных за некоторыми должностными лицами. Обрисованная в данной части организационная структура имеет в своем основании тип Военно-Морских Сил с четким разделением на районы и соединения, а также другие организационные особенности, присущие Береговой охране США.

БЕРЕГОВАЯ ОХРАНА

Хотя Береговая охрана США функционирует в рамках Министерства транспорта США, она постоянно остается одним из видов вооруженных сил страны. Министр транспорта США имеет право делегировать Командующему Береговой охраны любые из своих полномочий, касающихся управления и деятельности Береговой охраны. Командующий может быть уполномочен Министром транспорта передавать некоторые полномочия другим лицам, занимающим определенные посты в Береговой охране, тем самым предоставляя указанным должностным лицам право издавать директивы и выполнять закрепленные за ними обязанности.

Будучи одним из правоохранительных ведомств, Береговая охрана США постоянно взаимодействует и обменивается информацией с другими федеральными ведомствами Соединенных Штатов, в том числе Администрацией по контролю за применением законов о наркотиках, Федеральным бюро расследований, Управлением по вопросам иммиграции и натурализации, Налоговым управлением, Таможенной службой и Министерством обороны. Это взаимодействие помогает Береговой охране выполнять закрепленные за ней правоохранительные функции.

На Рис. 2.1 приводится организационная структура современной Береговой охраны. Рис. 2.2 отражает структуру командования Береговой охраны, обсуждению которой посвящены Статьи 2.4-2.9.

МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО

Вопросы, обсуждаемые в настоящей главе, не затрагиваются в каких-либо международных договорах.

Следующие ниже части содержат примерные законодательные формулировки.

Министр обороны Подраздел 2(А)

Статья 2.1 Министр обороны. Помимо полномочий, предоставляемых Министру в соответствии с настоящим Титулом, в рамках предоставленных ему полномочий Министр обороны имеет право:

(А) создавать, изменять границы, объединять, расформировывать и восстанавливать военно-морские районы;

(Б) направлять военнослужащих офицерского, старшинского и рядового состава Военно-Морских Сил для обучения и подготовки в любое училище, находящееся в ведении одного из родов войск;

(В) проектировать или поручать проектирование, строить или поручать строительство, принимать в качестве дара или пожертвования или приобретать любым иным способом береговые сооружения Военно-Морских Сил;

(Г) проектировать или поручать проектирование, строить или поручать строительство, принимать в качестве дара или пожертвования или приобретать любым иным способом суда и летательные аппараты и распоряжаться ими в соответствии с директивами о государственном имуществе;

(Д) приобретать землю или право собственности на землю, в том числе получать ее в качестве дара или пожертвования, если это требуется для осуществления любого разрешенного законом проекта;

(Е) исходя из соображений необходимости или желательности, обменивать землю или право собственности на землю с частичной доплатой или полной оплатой таких участков земли или права собственности на них;

(Ж) осуществлять любые полномочия, закрепленные за Командующим, если Министр считает это необходимым;

(З) предоставлять или передавать Командующему любые из закрепленных за Министром прав, привилегий, полномочий или обязанностей, относящихся к управлению Военно-Морскими Силами, а также лишать Командующего любых полномочий, предоставленных ему Министром или указанных в настоящем Титуле;

(И) назначать офицеров для проведения устных слушаний, не принимающих никакого иного участия, непосредственного или в качестве наблюдателя, в расследовании дел, переданных для определения административного взыскания;

(К) осуществлять общий надзор за судами и персоналом торгового флота [название государства], если указанные суда и персонал не находятся, в силу какого-либо иного закона, под надзором другого должностного лица [название государства].

Командующий Военно-Морскими Силами Подраздел 2(Б)

Статья 2.2 Командующий Военно-Морскими Силами.

(А) Командующий является старшим по званию офицером Военно-Морских Сил, имеющим старшинство над всеми остальными офицерами Военно-Морских Сил.

(Б) В целях выполнения задач и функций Военно-Морских Сил и при делегиро-

вании ему соответствующих полномочий Министром, Командующий имеет право:

(1) определять потребности Военно-Морских Сил в личном составе и материально-технических средствах, в том числе порядок строительства, содержания, текущего и капитального ремонта кораблей, летательных аппаратов, надводных плавучих средств, оружия и сооружений;

(2) оснащать Военно-Морские Силы необходимым оружием, организовывать и обучать их личный состав, обеспечивать и поддерживать его боеготовность для проведения операций по указанию Президента или Министра обороны;

(3) определять и принимать меры, необходимые для удовлетворения текущих и будущих потребностей Военно-Морских Сил в живой силе, материально-технических средствах, оружии, сооружениях и услугах, в том числе устанавливать требования к количественным показателям и тактико-техническим характеристикам, времени и месту проведения операций, а также определять очередность удовлетворения указанных потребностей;

(4) обеспечивать патрулирование на море, на суше и в воздухе;

(5) создавать и устанавливать предназначение, изменять местоположение, объединять, закрывать, восстанавливать, управлять, обеспечивать содержание, ремонт и техническое обслуживание береговых служб и сооружений Военно-Морских Сил;

(6) выделять корабли, летательные аппараты, наземные транспортные средства, системы навигационных знаков, приборы и оборудование, запасы материальных средств военно-морским районам и береговым службам, а также переводить любые из вышеуказанных единиц из одного района в другой или из одной службы в другую;

(7) проводить научные эксперименты; проводить (или поручать) изучение планов, приборов и изобретений, имеющих отношение к осуществлению любого рода военно-морских функций; сотрудничать с другими органами государственного управления и частными организациями в проведении таких исследований и осуществлять координацию этой деятельности;

(8) проводить любого рода исследования, результаты которых могут способствовать выполнению Военно-Морскими Силами своих полномочий, обязанностей и функций;

(9) собирать, публиковать и распространять сведения о военно-морских операциях;

(10) проектировать или поручать проектирование, строить или поручать строительство, принимать в качестве дара или пожертвования или приобретать каким-либо иным способом летательные аппараты, сторожевые катера и иные малые суда; оснащать, управлять, снабжать материально-техническими средствами, обеспечивать ремонт и техническое обслуживание таких летательных аппаратов, сторожевых катеров и иных малых судов и транспортных средств; а также распоряжаться ими в соответствии с директивами о государственном имуществе;

(11) приобретать, принимать в качестве дара или пожертвования, обеспечивать ремонт и техническое обслуживание и снимать с баланса системы навигационных знаков, приборы, оборудование и материально-технические средства;

(12) оснащать, управлять, снабжать материально-техническими средствами, обеспечивать ремонт и техническое обслуживание военно-морских районов и береговых служб и сооружений;

(13) создавать, оснащать, управлять, обеспечивать ремонт и техническое обслуживание мастерских, складов и верфей для создания и строительства систем навигационных знаков, оборудования, установок, кораблей, наземно-транспортных средств и летательных аппаратов, в случае затруднительности или неэкономичности их приобретения у частных подрядчиков, а также для ремонта и технического обслуживания любого имущества, используемого Военно-Морскими Силами;

(14) принимать и использовать такие добровольные услуги, которые могут быть предложены Военно-Морским Силам;

(15) арендовать или сдавать в аренду (на желательных условиях) на срок не более пяти лет такое недвижимое имущество, находящееся под контролем Военно-Морских Сил, в использовании которого не может возникнуть срочная необходимость; поступления от такой арендной платы (за вычетом издержек (исключая личные услуги правительенных чиновников)) должны депонироваться в государственном банке-хранителе правительенных фондов;

(16) выдавать (на желательных условиях) разрешения, лицензии, сервитуты и права прохода и проезда через территории, находящиеся под контролем Военно-Морских Сил, если это делается в интересах населения и без существенного ущерба для права [название государства] в затрагиваемом имуществе;

(17) создавать, устанавливать, консервировать, восстанавливать, изменять трассу, управлять, обеспечивать ремонт и техническое обслуживание, покупать или арендовать такие линии и кабели телекоммуникаций, которые необходимы для операций Военно-Морских Сил; организовывать поставку всех технических средств, аппаратуры, оборудования, структур, дополнительных приспособлений, арматуры и других ресурсов, которые используются или

могут быть полезны в связи с установкой, управлением, ремонтом, техническим обслуживанием таких линий и кабелей; а также приобретать такие сервисы, права прохода и проезда или преимущественные права на присоединение недвижимого имущества, которые могут потребоваться для установки, управления, ремонта и технического обслуживания таких линий, кабелей и оборудования;

(18) создавать, устанавливать, консервировать, восстанавливать, изменять местоположение, управлять, обеспечивать ремонт и техническое обслуживание радиопередающих и радиопринимающих станций.

Статья 2.3 Обязанности Командующего. Если иное не оговорено особо, все полномочия и функции, предоставленные Военно-Морским Силам или Командующему, осуществляются Командующим под общим наблюдением Министра. Для осуществления предоставленных ему полномочий и выполнения возложенных на него функций Командующий имеет право:

(А) назначать служащих личного состава Военно-Морских Сил на службу в [название государства] или в любом иностранном государстве; такие военнослужащие, однако, не назначаются на службу в иностранном государстве (кроме как после объявления войны) без согласия правительства указанной страны;

(Б) по своему усмотрению возлагать обязанности и предоставлять полномочия служащим Военно-Морских Сил, в том числе назначать офицеров, осуществляющих общие правоохранительные функции, и отменять такие назначения в случае необходимости;

(В) издавать директивы (не противоречащие закону), касающиеся организаций, внутреннего управления и личного состава Военно-Морских Сил;

(Г) обращаться в суд для решения всех спорных вопросов, если это необходимо для выполнения задач, стоящих перед Военно-Морскими Силами.

Общие обязанности офицеров
Подраздел 2(В)

Статья 2.4 Комендант военно-морского района.

(А) Комендант военно-морского района назначается Командующим и подчиняется непосредственно Командующему.

(Б) Комендант военно-морского района, как главный представитель Командующего, отвечает за управление и общее руководство подразделениями, осуществляющими свою деятельность в данном военно-морском районе. На Коменданте военно-морского района лежит ответственность за выполнение функций и задач Военно-Морских сил в пределах данного района, а также за то, чтобы указанные функции и задачи выполнялись эффективно, с должной степенью безопасности и с минимальными затратами. Командиры соединений и Начальники портов в пределах данного военно-морского района действуют под контролем Коменданта военно-морского района и в силу этого подчиняются издаваемым им приказам. В соответствии с полномочиями, делегируемыми Коменданту военно-морского района Командующим, Комендант военно-морского района имеет право освобождать находящихся в его подчинение служащих от необходимости выполнять любые директивы, изданные в пределах географического региона, относящегося к юрисдикции данного военно-морского района. Комендант военно-морского района разрабатывает оперативные планы по использованию находящихся в его распоряжении сил в обычных и чрезвычайных ситуациях. Такие планы разрабатываются в соответствии с инструкциями, издаваемыми

Министром и Командующим. Комендант военно-морского района отвечает за оценку боевых возможностей сил в пределах своего района.

(В) Комендант военно-морского района взаимодействует с Комендантом других военно-морских районов в любых операциях, требующих координации сил.

(Г) Комендант военно-морского района уполномочен направлять суда за пределы своего военно-морского района, если это необходимо в интересах государственной службы. Если судно получает указание войти в воды другого военно-морского района, копия соответствующего приказа направляется Коменданту указанного военно-морского района и Командующему.

(Д) Комендант военно-морского района следит за тем, чтобы программа по предотвращению чрезвычайных происшествий, связанных с наступательными операциями, осуществлялась всеми подразделениями под командованием Коменданта военно-морского района. Обеспечение безопасности является неотъемлемой частью обязанностей и ответственности всего личного состава.

(Е) При снятии с командования военно-морским районом, Комендант такого района передает своему преемнику оригиналы или удостоверенные надлежащим образом копии всех неисполненных директив, документов и корреспонденций, относящихся к данному военно-морскому району и подразделениям в распоряжении Коменданта этого района.

Статья 2.5 Начальник Академии Военно-Морских Сил.

(А) Начальник Академии Военно-Морских Сил назначается Командующим. Помимо возложенных на него обязанностей Командира, Начальник Академии отвечает за обучение и подготовку курсантов и издает директивы, регулирующие деятельность Академии Военно-Морских Сил.

(Б) Начальник Академии Военно-Морских Сил правомочен присваивать соответствующую учебную степень всем курсантам, закончившим с удовлетворительными результатами курс обучения, предписанный директивами для Академии Военно-Морских Сил.

Статья 2.6 Начальник Верфи Военно-Морских Сил.

(А) Начальник Верфи Военно-Морских Сил отвечает за общее управление деятельностью Верфи и осуществляет полный военный контроль над указанной Верфью.

(Б) На основании полномочий, полученных от Министра и Командующего, Начальник Верфи Военно-Морских Сил издает директивы по Верфи, подлежащие соблюдению всеми лицами на берегу и на борту судов, в данный момент находящихся на территории Верфи Военно-Морских Сил.

(В) Начальник Верфи Военно-Морских Сил наделен командными полномочиями в отношении всех судов, находящихся на территории Верфи, независимо от цели их захода. Эти командные полномочия ограничиваются вопросами, относящимися к обслуживанию, которое является целью захода судна в Верфь, а также к контролю за соблюдением на территории Верфи директив полиции и пожарной охраны. Командиры судов, приводимых в движение собственным двигателем (независимо от использования буксира), несут ответственность за безопасное передвижение таких судов и управление ими, а также любой ущерб, который может быть нанесен в результате такого передвижения и управления. Если движением судна руководит Начальник Верфи Военно-Морских Сил (или назначенный им представитель), то указанный Начальник Верфи (или назначенный им представитель) несет ответственность за безопасное передвижение судна и управление им, а также за любой

ущерб, который может быть нанесен в результате такого передвижения или управления.

Статья 2.7 Командир соединения.

(А) Командир соединения подчиняется непосредственно Команданту военно-морского района, в котором базируется данное соединение.

(Б) Помимо общих обязанностей командира (перечисленных в Статье 2.10), Командир соединения обеспечивает руководство, поддержку и координирование задач и функций, выполняемых подчиненными ему подразделениями в составе соединения.

(В) Командир соединения имеет право использовать любое из подчиненных ему подразделений для выполнения любой задачи в пределах возможностей такого подразделения и в полном соответствии с многоцелевым характером военно-морской службы.

(Г) Командир соединения отвечает за выполнение всех задач, стоящих перед Военно-Морскими Силами. Командир соединения несет основную ответственность за применение или содействие в применении национальных законов в открытом море и водах, относящихся к юрисдикции [название государства], которые касаются:

(1) таможенного контроля и борьбы с контрабандой;

(2) незаконной перевозки, торговли и хранения наркотиков;

(3) иммиграции;

(4) сохранения морских живых ресурсов;

(5) поисково-спасательных операций;

(6) мореплавания, в том числе размещения и содержания системы навигационных знаков;

(7) сохранения морской среды, в том числе охраны заповедников морской фауны, затопленных водой археологических объектов и проведения морских научных исследований.

Статья 2.8 Начальник Штаба Военно-Морских Сил. Начальник Штаба Военно-Морских Сил является офицером, назначаемым Командующим и подчиняющимся Командующему. Начальник Штаба Военно-Морских Сил отвечает за управление и общее руководство Штабом Военно-Морских Сил и за служебные назначения личного состава.

Статья 2.9 Начальник порта.

(А) Начальник порта является офицером, назначаемым Командующим для осуществления общего контроля за деятельностью Военно-Морских Сил в пределах указанного географического региона. Начальник порта работает под наблюдением и общим руководством Коменданта военно-морского района.

(Б) Начальник порта отвечает за выполнение всех задач, стоящих перед Военно-Морскими Силами. Он несет основную ответственность за применение (или содействие в применении) внутригосударственных законов в открытом море и водах, относящихся к юрисдикции [название государства], которые касаются:

(1) расследования аварий морских судов, наложения административных взысканий, приостановления и отзыва лицензий, документов, судовых патентов и регистрационных свидетельств;

(2) мореплавания, в том числе повышения безопасности в море посредством предотвращения столкновений судов и их

посадки на мель, совершенствования работы лоцманской службы и контроля за соблюдением правил судовождения;

(3) безопасности портов;

(4) проверки состояния судов; соблюдения Международной конвенции по охране человеческой жизни на море, Международной конвенции по грузовым маркам и Международной конвенции по обмеру вместимости судов; норм безопасности для не подлежащих проверке судов; перевозки насыпного или наливного груза и опасных грузов, а также ведения судовой документации и системы выдачи номеров незарегистрированным судам;

(5) комплектования судов командой; стандартов обучения, выдачи судовых патентов, стандартов несения моряками вахтенной службы; защиты моряков;

(6) предупреждения загрязнения сбросами с судов, оперативных мероприятий в случае загрязнения морской среды; затопления отходов.

(В) Действуя под наблюдением Начальника порта, любой офицер, осуществляющий общие правоохранительные функции, имеет право оказывать содействие Начальнику порта в выполнении обязанностей последнего.

Статья 2.10 Командир корабля.

(А) **Ответственность.** Командир корабля несет полную ответственность за команду своего корабля, за исключением тех случаев, когда он освобождается от такой ответственности компетентной командной инстанцией или на основании конкретной директивы. В соответствии с положением о делегировании полномочий Министром и Командующим и по усмотрению самого Командира корабля, часть указанных полномочий по выполнению конкретных задач может быть возложена на нижестоящих

офицеров, однако такое делегирование полномочий никоим образом не освобождает Командира корабля от постоянной ответственности за безопасность, эффективность службы и условия жизни и быта вверенной ему команды.

(Б) **Организация команды корабля.** Команда любого корабля организуется и управляет в полном соответствии с законом, применимыми директивами и приказами компетентной командной инстанции.

(В) **Боевая готовность.** Командир корабля обеспечивает готовность вверенной ему команды к выполнению всех поставленных перед нею задач, проводя военные учения по специальной боевой подготовке и для поддержания боеспособности команды или личного состава.

(Г) **Оказание помощи терпящим бедствие.** Командир корабля Военно-Морских Сил осуществляет постоянный контроль за получением, изучением и проверкой письменных донесений или устных сообщений о судах, терпящих бедствие; он оперативно передает сведения такого характера Командиру соединения и, во всех случаях, когда этого требуют его обязанности, в кратчайшие сроки обеспечивает оказание помощи терпящему бедствие судну.

(Д) **Хозяйственная деятельность корабля.** Командир корабля следит за тем, чтобы его корабль управлялся эффективно и экономично. Он требует от всех подчиненных строгого соблюдения правил и инструкций, касающихся государственного имущества, в том числе приобретения, получения, сохранения, расходования и ведения бухгалтерского учета в отношении всей материальной части.

(Е) **Правоохранительная функция.** Командир корабля, осуществляющего правоохранительные функции, обязан:

(1) лично ознакомиться и проследить, чтобы члены команды, которые могут быть привлечены к правоохранительной деятельности, ознакомились с теми законами, договорами и директивами правоохранительного характера, которые применимы к деятельности указанного корабля;

(2) посредством издания директив и распоряжений, делать все возможное для предупреждения, выявления и пресечения нарушений тех законов, директив и договоров, соблюдение которых обеспечивается Военно-Морскими Силами;

(3) осуществлять правоохранительные полномочия таким образом, чтобы свести к минимуму неудобства, причиняемые морской торговле и мореплаванию.

(Ж) Соблюдение национальных и местных законов. Командир корабля следит за тем, чтобы члены вверенной ему команды строго соблюдали национальные и местные законы и директивы. Чтобы обеспечить такое соблюдение, Командир корабля работает во взаимодействии с соответствующими компетентными инстанциями.

(З) Вопросы управления личным составом. Командир корабля отвечает за поддержание воинской дисциплины на борту своего корабля; следит за тем, чтобы все члены команды были тщательно проинструктированы в отношении принципов безопасности и чтобы на борту постоянно осуществлялась эффективная программа обеспечения безопасности; и обеспечивает обучение и профессиональную подготовку членов команды вверенного ему корабля.

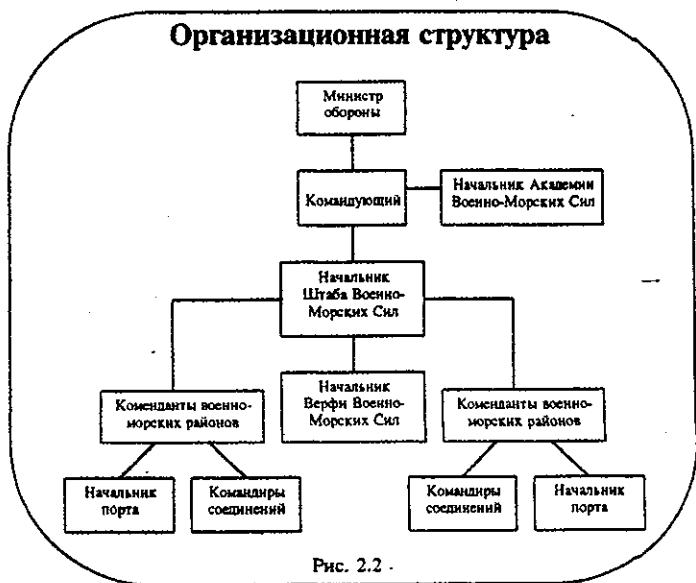
(И) Связи с общественностью. Связи с общественностью входят в обязанности командования корабля. В соответствии с директивой, изданной Министром, Командир корабля стремится укрепить понимание и поддержку общественностью деятельности Военно-Морских Сил; постоянно информи-

ровать общественность о затрагивающей ее интересы деятельности Военно-Морских Сил; а также держать членов команды корабля в курсе политики, проводимой командованием Военно-Морских Сил.

Статья 2.11 Командир патруля. Когда два или более корабля или летательных аппаратов временно освобождаются главой Военно-Морских Сил от несения повседневной службы и выделяются в патруль для выполнения специальной задачи, офицер, назначенный руководить таким патрулированием, является Командиром патруля. Полномочия и обязанности такого Командира патруля в отношении командования указанным патрулем определяются соответствующей командной инстанцией.

Статья 2.12 Офицер, производящий досмотр судна.

(А) Командир корабля имеет право поручить офицеру, осуществляющему общие правоохранительные функции, произвести досмотр какого-либо судна, чтобы проверить, в соответствии с надлежащими директивами, соблюдение этим судном законов о мореплавании, таможенном контроле и безопасности.



2. Полномочия

(Б) Офицер, производящий досмотр судна, выполняет предписанные ему обязанности в кратчайшие возможные сроки, но без ущерба тщательности досмотра, и всегда ведет себя с подобающим достоинством, твердостью и вежливостью. Офицер, производящий досмотр судна, не должен забывать, что в его служебные обязанности входит оказание помощи и содействия мореплаванию и торговле. Указанный офицер старается производить досмотр судна таким образом, чтобы создавать наименьшие препятствия его передвижению. По просьбе капитана досматриваемого судна, производящий досмотр офицер предоставляет ему сведения и помочь в той мере, какая требуется в конкретных обстоятельствах.

Статья 2.13 Инструкции общего применения.

(А) **Общая обязанность сообщать о правонарушениях.** Все служащие Военно-Морских Сил сообщают в надлежащую инстанцию обо всех известных им фактах несоблюдения или нарушения закона.

(Б) **Сообщения о фактах мошенничества.** Если служащим Военно-Морских Сил становится известно о любых фактах мошенничества, преступногоговора или неправомерного поведения со стороны какого-либо агента по материально-техническому снабжению либо иного агента или подрядчика, или со стороны какого-либо лица, осуществляющего надзор за ремонтными работами либо принимающего и выдающего расписки в получении материально-технических запасов, или же если им становится известно о любых фактах мошенничества, преступногоговора или неправомерного поведения в любыхделах, имеющих отношение к Военно-Морским Силам, они немедленно сообщают об таковых фактах в письменной форме за своей подписью в надлежащие инстанции, подробно описывая конкретный факт или факты неправомерного поведения, мошенничества, халатного от-

ношения к служебным обязанностям или преступногоговора, а также представляют необходимые доказательства.

(В) **Сообщение о расхождениях в финансовой отчетности или документации на имущество общего назначения.** Любой служащий Военно-Морских Сил, которому становится известно о расхождениях в финансовой отчетности или документации на имущество, числящееся за их кораблем или подразделением, незамедлительно сообщает об этом Командиру корабля или подразделения.

(Г) **Использование и расход снаряжения и материальных средств.** Все служащие Военно-Морских Сил следят за тем, чтобы снаряжение и материально-технические средства, находящиеся в их ведении, содержались в должном порядке, надлежащим образом хранились и экономно использовались. Они стремятся избежать любых неоправданных затрат государственных средств. В пределах своих полномочий, они стараются предотвратить возможные нарушения этого раздела другими служащими.

(Д) **Притеснения или иные неправомерные действия со стороны вышестоящего лица.** Если какой-либо служащий Военно-Морских Сил считает, что он подвергается притеснениям со стороны вышестоящего лица или что поведение последнего является неправомерным, он сообщает о таких притеснениях или неправомерном поведении в надлежащие инстанции, продолжая вести себя с указанным начальником в прежнейуважительной манере. Такие служащие могут быть привлечены к ответственности, если их сообщения окажутся ложными, пристрастными или необоснованными.

(Е) **Прямое общение с Командиром.** Ни одному из служащих Военно-Морских Сил не может быть отказано в праве на прямое

общение с Командиром в надлежащем месте и в надлежащее время, причем это право не может быть ограничено.

(Ж) Раскрытие и опубликование информации. Служащие Военно-Морских Сил не имеют права разглашать без соответствующего разрешения любые сведения, которые могут быть использованы в подкрепление обвинения или в поддержку право-притязания против [название государства].

(З) Вознаграждения от подрядчиков. Кроме как с разрешения Командующего, ни один военнослужащий на действительной службе и ни один гражданский служащий Военно-Морских Сил не имеет права принимать, прямо или косвенно, какие-либо подарки или вознаграждение от любого подрядчика или иного лица за официально предоставленные ему услуги, а также от любого подрядчика или иного лица, занимающегося поставками [название государства], предназначенными для Военно-Морских Сил, или же действовать в качестве агента или поверенного такого лица.

(И) Сброс нефти, опасных веществ и твердых отходов в море. Ни одно лицо на службе Военно-Морских Сил не имеет права дать указание о сбросе нефти, опасных веществ или твердых отходов любого вида (в запрещенном количестве) с какого-либо судна или сооружения Военно-Морских Сил.

3. ЮРИСДИКЦИЯ

ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ ГЛАВЫ

Глава 3 содержит описание юрисдикции и правоохранительных полномочий, которые могут осуществляться Военно-Морскими Силами.

В то время как Главы 1 и 2 имеют дело с внутренней структурой и общими полномочиями Военно-Морских Сил, Глава 3 главным образом касается географических и иных границ, в пределах которых могут осуществляться полномочия государства. Многие термины и правовые концепции, применяемые в настоящей главе, взяты непосредственно из Конвенции по морскому праву 1982 года. Концепции указанной Конвенции, обсуждаемые в настоящем Титуле, практически повсеместно рассматриваются как часть «международного обычного права» и применяются независимо от того, является ли данное государство стороной, участвующей в Конвенции по морскому праву или нет.

Подраздел 3(А), озаглавленный «Общие концепции юрисдикции», содержит определения основных юридических терминов. В этой подразделе определяются такие термины, как, например, «территориальные моря» и «внутренние морские воды». Некоторые юридические термины включает в себя политические переменные величины, поэтому для их точного определения необходимы определенные законодательные инициативы. Например, государство может установить, какую территорию оно признает в качестве территориальных вод другого государства, не принимая во внимание мнение самого государства на этот счет. Такое определение пределов юрисдикции дается законодательным органом государства (что может быть сделано в форме признания международного договора).

В подразделе 3(Б), «Пределы юрисдикции», указываются пределы юрисдикции государства в различных зонах, определение которых дается в подразделе 3(А). Такое разграничение юрисдикции, описываемое в настоящем Титуле, является неотъемлемой частью концепции национального суверенитета и носит обычно-правовой характер. В подразделе 3(В), «Кораблевождение и самолетовождение», речь идет о некоторых общепризнанных изъятиях, которые установлены международным правом и ограничивают возможности прибрежного государства осуществлять свою юрисдикцию. К основным изъятиям относятся право мирного прохода или пролета, а также форс-мажор.

Подраздел 3(Г), «Гражданская и уголовная юрисдикция», определяет полномочия государства в отношении судов, плавающих как под флагом данного государства, так и под иностранным флагом. В этом подразделе также разъясняется особый статус военных кораблей и правительственные судов, используемых в некоммерческих целях.

В подразделе 3(Д), «Правоохранительные полномочия и общие положения», описывается процесс предоставления общих и частных полномочий в силу закона. Этот подраздел устанавливает общие параметры, в рамках которых Военно-Морские Силы выполняют стоящие перед ними задачи. Например, в нем приводится общий перечень правоохранительных функций, закрепленных за Военно-Морскими Силами (таких, как контроль за соблюдением международных договоров, пресечение пиратских действий). Кроме того, в эту часть включено описание запретов общего характера, связанных с правоохранительными функциями Военно-Морских Сил (например, требование остановить судно по указанию Военно-Морских Сил, требование не мешать слу-

3. Юрисдикция

жащим Военно-Морских Сил, находящимся при исполнении служебных обязанностей).

БЕРЕГОВАЯ ОХРАНА США

Береговая охрана США уполномочена обеспечивать контроль и содействовать в обеспечении контроля за соблюдением федеральных законов США, применимых в открытом море и водах и в пространстве над и под ними, на которые распространяется юрисдикция Соединенных Штатов. К указанным законам относятся как законы, контроль за соблюдением которых осуществляется исключительно Береговой охраной, так и законы, соблюдение которых Береговая охрана обеспечивает преимущественно в интересах другого федерального органа управления. Как правило, в каждом конкретном случае Береговая охрана должна определять, входит ли рассматриваемый вопрос в ее компетенцию или нет. Помимо определения того, есть ли у нее право настаивать на отнесении дела к ее юрисдикции в силу национального законодательства, Береговой охране также часто приходится определять, согласуется ли ее притязание на право рассматривать данное дело с международным правом. Если речь идет об иностранном судне, при решении вопроса о подведомственности данного дела, Береговая охрана исходит, как правило, из трех моментов: действий судна и его команды, местоположения судна и его национальности.

Здесь следует отметить два существенных момента. Первый относится к фразе «воды, на которые распространяется юрисдикция Соединенных Штатов». Эта формулировка имеет более широкое значение, чем территориальные воды США; она охватывает и те воды, в которых Соединенные Штаты, во исполнение соглашения с иностранным правительством, получили право предприни-

мать правоохранительные действия, затрагивающие как американские, так и иностранные суда. Такие воды могут включать, и в действительности включают, иностранные территориальные воды.

Второе замечание состоит в том, что Береговая охрана имеет право вступить на борт любого американского судна в любое время и в любом месте для проверки его судовых документов и соблюдения этим судном мер безопасности. Обыск американского судна, выходящий за рамки указанной проверки, подпадает под действие ограничений, накладываемых Конституцией США. Если обыск выходит за пределы обычной проверки, в суд может поступить обращение с просьбой оценить степень законности такого обыска. В этом случае на одной чаше весов окажется право личности на неприкосновенность частной жизни в конкретных условиях обыска, а на другой - заинтересованность общества в выявлении факта преступного поведения.

МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО

При переходе от применения морского права в рамках одного государства к его применению в международном масштабе сложности, связанные с таким применением, существенно возрастают. Право государства настаивать на распространении его юрисдикции на конкретное судно или морское пространство регулируется тремя основными международными принципами. Во-первых, в соответствии с международным правом, государство флага — страна, в которой зарегистрировано судно, — обязано регулировать и обеспечивать безопасную и законную деятельность судна, плавающего под его флагом. Второй принцип состоит в том, что все государства имеют равное и неограниченное право на плавание в открытом море (что определяется термином «свобода открытого моря»). Чтобы гаранти-

ровать принцип свободы открытого моря, международное право в общем случае запрещает, за некоторыми тщательно оговоренными исключениями, какой-либо стране осуществлять юрисдикцию над иностранными судами в открытом море. Таким образом, если только конкретный случай не подпадает под одно из немногих исключений, судно в открытом море считается подлежащим исключительной юрисдикции государства флага. И наконец, третий принцип заключается в том, что судно в территориальных водах любого государства, кроме государства флага, обычно подпадает под совпадающую юрисдикцию прибрежного государства и государства флага; при этом характер и пределы юрисдикции прибрежного государства изменяются в зависимости от конкретных обстоятельств. Обладающие иммунитетом суверена военные корабли и иные находящиеся на правительенной службе суда остаются вне такой совпадающей юрисдикции.

В настоящем Титуле приводятся ссылки на соответствующие обсуждаемым вопросам положения Конвенции по морскому праву 1982 года. Помимо указанной конвенции, существует ряд других конвенций, которые могут быть в общем случае применены к международному морскому праву. Если государство является одной из сторон, подписавших такую конвенцию, от него может потребоваться соблюдение некоторых юрисдикционных принципов, заложенных в данном соглашении, таких как, например, установленная ширина его территориального моря. К числу таких конвенций относятся:

- Устав Организации Объединенных Наций, 1945
- Конвенция о континентальном шельфе, 1958
- Конвенция об открытом море, 1958
- Конвенция о территориальном море и прилегающей зоне, 1958

- Венская конвенция о дипломатических сношениях, 1961
- Международная конвенция, запрещающая захват заложников, 1979
- Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов, 1973
- Международная конвенция по охране человеческой жизни на море, 1974

Следующие ниже части содержат примерные законодательные формулировки.

Общие концепции юрисдикции Подраздел 3(А)

Статья 3.1 Определения юрисдикционных терминов. Для целей настоящего Титула перечисленные ниже термины определяются следующим образом:

Воздушное пространство.

(А) **Национальное воздушное пространство.** Под термином «национальное воздушное пространство» понимается воздушное пространство, которое находится над сушей, внутренними морскими водами, архипелажными водами и территориальными морями [название государства].

(Б) **Международное воздушное пространство.** Под термином «международное воздушное пространство» понимается воздушное пространство, которое находится над прилежащими зонами, исключительными экономическими зонами, открытым морем, проливами, используемыми для международного судоходства, архипелажными морскими проходами и территориями, не подпадающими под суверенитет ни одного государства.

Архипелажная исходная линия. Под термином «архипелажная исходная линия» по-

3. Юрисдикция

нимается линия, соединяющая наиболее выдающиеся в море точки островов, составляющих государство-архипелаг, и проведенная в соответствии с международным обычным правом и международными договорами.

Государство-архипелаг. Под термином «государство-архипелаг» понимается государство, которое соответствует определению, закрепленному за таким термином в системе международного обычного права и международных соглашений.

Архипелажные морские проходы. Под термином «архипелажные морские проходы» понимаются проходы, указанные архипелажным государством в качестве разрешенных для плавания кораблей через его воды и размеченные в соответствии с международным обычным правом и международными соглашениями.

Архипелажные воды. Под термином «архипелажные воды» понимаются воды, расположенные в сторону берега от установленных архипелажных исходных линий, которые признаются [название государства]. В случае государств-архипелагов, архипелажные воды эквивалентны внутренним морским водам.

Исходная линия. Под термином «исходная линия» понимается линия, отмечающая внешнюю границу внутренних морских вод [название государства] со стороны открытого моря, от которой производится отсчет расстояния до внешней границы территориального моря и других морских зон прибрежного государства (прилежащая зона, исключительная экономическая зона). Исходная линия является пограничной чертой между внутренними морскими водами и территориальным морем. [Конвенция по морскому праву 5-16].

Заявление о национальности или регистрации. Включает только:

(А) наличие на борту судна и предоставление уполномоченным лицам документов, свидетельствующих о национальности судна;

(Б) плавание под национальным флагом указанного государства;

(В) устное заявление о национальности или регистрации со стороны капитана или лица, командующего судном.

Прилежащая зона.

(А) С точки зрения [название государства], под термином «прилежащая зона» понимается полоса открытого моря шириной [количество] морских миль, прилежащая к территориальному морю [название государства] со стороны океана.

(Б) С точки зрения иностранного государства, под термином «прилежащая зона» понимается полоса открытого моря, установленная в качестве таковой указанным государством и прилежащая к территорциальному морю указанного государства со стороны океана, как признается [название государства].

Континентальный шельф. Под термином «континентальный шельф» понимается поверхность и недра морского дна подводных районов за пределами территориального моря данного государства, протяженность которых установлена или признана [название государства] в соответствии с определением, содержащимся в Договоре о морском праве 1982 года. [Конвенция по морскому праву 76]

Исключительная экономическая зона (ИЭЗ).

(А) С точки зрения [название государства], под термином «исключительная экономическая зона» понимается полоса моря за пределами территориального моря, которая простирается в сторону океана на расстоя-

ние в [количество] морских миль от исходной линии. [Конвенция по морскому праву 56]

(В) С точки зрения любого иностранного государства, под термином «исключительная экономическая зона» понимается полоса моря за пределами территориального моря, которая простирается в сторону океана на расстояние не более чем 197 морских миль от исходной линии, как признано [название государства]. [Конвенция по морскому праву, Часть V]

Правительственное судно на некоммерческой службе. Под термином «правительственное судно на некоммерческой службе» понимается любое судно, находящееся в собственности или управлении правительства любого государства, кроме [название государства] и используемое исключительно на правительственной службе в некоммерческих целях.

Открытое море. Под термином «открытое море» понимаются все морское пространство, не являющееся ни территориальным морем, ни внутренними морскими водами [название государства] или любого иностранного государства. [Конвенция по морскому праву, Часть VII]

Внутренние морские воды.

(А) С точки зрения [название государства], под термином «внутренние морские воды» понимается морское пространство, простирающееся от исходной линии территориального моря в сторону берега. [Конвенция по морскому праву 8]

(Б) С точки зрения любого иностранного государства, под термином «внутренние морские воды» понимается морское пространство, простирающееся от исходной линии территориального моря указанного государства в сторону берега, как признано [название государства].

Лицо. Под термином «лицо» понимается любое физическое лицо (независимо от того, является ли оно полноправным гражданином или националом [название государства]), любая корпорация, товарищество, ассоциация или любая иная экономическая единица, а также любое национальное, местное или иностранное правительство, либо любое подразделение такого правительства.

Судно, не имеющее гражданства. Под терминами «судно, не имеющее гражданства», и «судно, не имеющее национальности», понимается некоторое судно, если:

(А) Капитан или лицо, командующее таким судном, делает заявление о его регистрации, которое опровергается соответствующим государством флага;

(Б) По требованию должностного лица [название государства], уполномоченного обеспечивать соблюдение применимых положений законодательства [название государства], капитан такого судна оказывается не в состоянии указать его национальность или страну регистрации;

(В) Такое судно приравнивается к судну, не имеющему национальности, так как плавает под флагами двух или более государств, используя их в зависимости от обстоятельств.

Примечание: Параграф 2 Статьи 6 Конвенции об открытом море 1958 года гласит: «Судно, плавающее под флагами двух или более государств и использующее их в зависимости от обстоятельств, не имеет права претендовать на принадлежность ни к одной из указанных им национальностей в отношении любого другого государства и может быть приравнено к судну, не имеющему национальности».

Заявление о стране регистрации в соответствии с подпунктом (А) может быть подтверждено или опровергнуто с помощью радио- или телефонной связи или сходного средства устной или электронной связи. Опровержение такого заявления о стране регистрации со стороны названного государства флага может быть засвидетельствовано [Министром иностранных дел] или назначенным им должностным лицом.

Проливы, используемые для международного судоходства. Под термином «проливы, используемые для международного судоходства», понимаются проливы, по которым осуществляется международное судоходство из одной части открытого моря или исключительной экономической зоны в другую часть открытого моря или исключительной экономической зоны. [Конвенция по морскому праву 37]

Территориальные моря:

(А) С точки зрения [название государства], под термином «территориальные моря» понимается морское пространство в пределах полосы шириной [количество] морских миль, которая прилегает к его берегу и простирается от исходной линии в направлении открытого моря. [Конвенция по морскому праву, Часть II]

(Б) С точки зрения любого иностранного государства, под термином «территориальные моря» понимается морское пространство в пределах полосы, которая прилегает к его берегу и ширина которой, как и исходная линия, признаны [название государства].

Судно государства. Под термином «судно государства» понимаются:

- (А) зарегистрированные суда [название государства];
- (Б) суда, находящиеся, полностью или частично, в собственности:

(1) [название государства];

(2) органа государственной власти [название государства];

(3) полноправного гражданина или национала [название государства];

(4) корпорации или товарищества, созданных в соответствии с законами [название государства].

Военный корабль. Под термином «военный корабль» понимается судно, принадлежащее вооруженным силам некоторого государства; имеющее внешние опознавательные знаки, указывающие на его национальность; находящееся под командованием офицера, наделенного официальными полномочиями со стороны правительства указанного государства и значащегося в официальном списке офицерского состава или эквивалентном ему документе; и укомплектованное командой, подчиняющейся регулярной воинской дисциплине вооруженных сил. [Конвенция по морскому праву 29].

Воды, относящиеся к юрисдикции [название государства]. Под термином «воды, относящиеся к юрисдикции [название государства]», понимаются: внутренние морские воды [название государства], [архипелажные воды], территориальное море, континентальный шельф, прилежащая зона и исключительная экономическая зона, в пределах которых рассматривается тот круг вопросов, над которым [название государства] осуществляет юрисдикцию.

Статья 3.2 Публичный характер решений о юрисдикции.

(А) Исходные линии, от которых производится отсчет ширины территориального моря, показываются на картах, масштаб или масштабы которых являются достаточными для точного установления их положения. В качестве альтернативы может быть представлен перечень географических координат

точек, указывающих положение геодезических линий.

(Б) Министр обеспечивает доступность, в разумных пределах, таких карт или перечней географических координат для широкой общественности и передает копию каждой карты или перечня на хранение Генеральному Секретарю ООН. [Конвенция по морскому праву, Раздел 2, Статья 16]

Статья 3.3 Признание за иностранным государством права на осуществление юрисдикции.

(А) Военно-Морские Силы имеют право направлять Министру рекомендации в отношении территориального моря и исходной линии территориального моря любого иностранного государства. В таком случае Министр может передавать полученные рекомендации на официальное утверждение Законодательного органа.

(Б) Министр информирует Командующего об исходных линиях иностранных государств, признанных [название государства].

Статья 3.4 Географические сферы ответственности. Военно-Морские Силы уполномочены проводить операции в открытом море и водах, относящихся к юрисдикции [название государства], которые могут оказаться необходимыми для выполнения закрепленных за ними в силу закона обязанностей по национальной обороне, контролю за соблюдением законодательства, поисково-спасательным работам и применению законов о судоходстве и мореплавании, с учетом ограничений, которые могут налагаться Министром обороны.

**Пределы юрисдикции
Подраздел 3(Б)**

Статья 3.5 Юрисдикция в территориальном море.

(А) Суверенитет [название государства] распространяется за пределы его сухопутной территории и внутренних морских вод [и, в случае государства-архипелага, его архипелажных вод] на пространство его территориального моря.

(Б) Указанный суверенитет распространяется на воздушное пространство над территориальным морем, а также на его дно и недра.

(В) Суверенитет [название государства] в его территориальном море осуществляется в соответствии с положениями настоящего Титула и другими нормами международного права. [Конвенция по морскому праву 2]

Статья 3.6 Юрисдикция в прилежащей зоне. В пределах прилежащей зоны [название государства] имеет суверенные права на:

(А) предупреждение нарушений таможенного, фискального, иммиграционного или санитарного законодательства и директив [название государства] в пределах его территории или территориального моря;

(Б) назначение наказаний за нарушения законов и директив, совершенные в пределах территории или территориального моря [название государства]. [Конвенция по морскому праву 33]

Статья 3.7 Юрисдикция в исключительной экономической зоне.

(А) В пределах исключительной экономической зоны [название государства] имеет суверенные права на:

(1) разведку, разработку и сохранение живых и неживых природных ресурсов в водах, на морском дне и в его недрах, и на управление ими;

(2) проведение морских научных исследований;

3. Юрисдикция

(3) охрану и сохранение морской среды;

(4) в отношении всех других видов деятельности, предусмотренных международным правом или договором, в котором [название государства] является одной из сторон. [*Конвенция по морскому праву 56*]

(Б) В пределах исключительной экономической зоны [название государства] имеет право осуществлять контроль, необходимый для:

(1) предупреждения нарушения его прав, перечисленных выше в Статье 3.7(А)(1) ~ (4);

(2) назначения наказаний за нарушения законодательства и директив, совершенные на или над континентальным шельфом. [*Конвенция по морскому праву 37*]

(В) Указанные суверенные права и контроль могут осуществляться в соответствии с применимыми пунктами Главы 8 (Сохранение живых морских ресурсов) настоящего Титула.

Статья 3.8 Юрисдикция в пределах континентального шельфа.

(А) В пределах континентального шельфа [название государства] имеет суверенные права на разведку и разработку природных ресурсов шельфа. [*Конвенция по морскому праву 77*]

(Б) Права, ссылка на которые приводится в Статье 3.8(А), являются исключительными правами [название государства] и не могут осуществляться любым иным государством без прямого согласия [название государства].

(В) В пределах континентального шельфа [название государства] имеет право осуществлять контроль, необходимый для:

(1) предупреждения нарушения его прав, перечисленных выше в подпункте (А);

(2) назначения наказаний за нарушения законодательства и директив, совершенные на или над континентальным шельфом. [*Конвенция по морскому праву 37*]

Статья 3.9 Проливы, используемые для международного судоходства.

(А) **Правовой режим.** Описанное в Статье 3.14 право транзитного прохода через проливы, используемые для международного судоходства во всех остальных отношениях не влияет на правовой режим морского пространства, образующего такие проливы, а также на осуществление [название государства] своих суверенных прав или юрисдикции над такими водами или прилегающим к ним воздушным пространством, морским дном и его недрами. [*Конвенция по морскому праву 34*]

(Б) Законы и директивы.

(1) [Название государства] имеет право принимать законы и директивы, касающиеся транзитного прохода через проливы, используемые для международного судоходства, на которые во всех остальных случаях распространяется юрисдикция [название государства] в отношении всех или некоторых из следующих вопросов:

(а) безопасности судоходства и регулирования движения судов на море;

(б) предупреждения, сокращения и контроля над загрязнением, путем приведения в действие применимых международных директив, касающихся сброса нефти,

нефтесодержащих отходов и иных токсичных веществ в пролив;

(в) запрещения рыболовства, в том числе требование уборки рыболовных снастей;

(г) погрузки или выгрузки любых товаров, денежной валюты или лиц в нарушение правил таможенного, фискального, иммиграционного или санитарного контроля [название штата].

(2) Такие законы и директивы не должны проводить дискриминацию, формальную или фактическую, в отношении иностранных судов, а также иметь своим следствием отказ в праве транзитного прохода, нарушение или создание препятствий в осуществлении указанного права.

(3) Министр следит, чтобы все такие законы и директивы были доведены до сведения заинтересованных лиц и широкой общественности.

(4) Иностранные суда, реализующие свое право транзитного прохода, безоговорочно подчиняются таким законам и директивам. [Конвенция по морскому праву 42]

Кораблевождение и самолетовождение Подраздел 3(В)

Статья 3.10 Признание права мирного прохода.

(А) Определение термина «проход».

(1) Под термином «проход» понимается плавание судов через территориальное море с целью:

(а) пересечения такого моря без вторжения во внутренние воды, а также захода на рейд или в порт за пределами внутренних вод;

(б) следования во внутренние воды или из них, а также захода на рейд или в порт в пределах внутренних вод.

(2) Проход должен быть непрерывным и быстрым. Однако, остановки или стоянки на якоре допустимы в случаях, когда они являются обычными по условиям плавания в этом районе; являются результатом форс-мажорных обстоятельств или бедствия; или вызваны необходимостью оказания помощи лицам, судам или летательным аппаратам, находящимся в опасности или терпящим бедствие. [Конвенция по морскому праву 18]

(3) В пределах своего территориального моря [название государства] имеет право осуществлять контроль, необходимый для:

(а) предупреждения прохода, который не является мирным;

(б) назначения наказания за нарушения законов и директив [название государства], совершенные в территориальном море. [Конвенция по морскому праву 37]

(Б) Определение термина «мирный проход». Проход судна считается мирным, если он не нарушает мир, добрый порядок и безопасность [название государства]. Проход иностранного судна нарушает мир, добрый порядок и безопасность [название государства], если иностранное судно совершает любое из следующих действий:

(1) применяет силу или угрожает ее применением, посягая на суверенитет, территориальную целостность или политическую независимость [название государства];

(2) проводит маневры или учения с применением любого вида оружия;

(3) занимается любой деятельностью, направленной на сбор информации в ущерб обороноспособности или безопасности [название государства];

(4) занимается любой пропагандой, направленной на ослабление обороноспособности или безопасности [название государства];

(5) поднимает в воздух, осуществляет посадку на землю или принимает на борт летательные аппараты или военные устройства;

(6) грузит или отгружает любые товары, денежную валюту или лиц в нарушение таможенных, фискальных, иммиграционных или санитарных законов [название государства];

(7) совершает любой акт преднамеренного и серьезного загрязнения морской среды;

(8) занимается рыбной ловлей;

(9) проводит научные исследования или гидрографическую съемку;

(10) предпринимает любое действие, создающее помехи в работе средств связи или иных сооружений и объектов;

(11) занимается любой другой деятельностью, не имеющей прямого отношения к проходу. [Конвенция по морскому праву 19]

(В) Право на мирный проход. В соответствии с настоящим Титулом и международно-договорной практикой, суда всех государств имеют право на мирный проход через территориальное море [название государства]. [Конвенция по морскому праву 17]

(Г) Иностранные суда. Иностранные суда, реализующие свое право на мирный проход через территориальные моря

[название государства], безоговорочно соблюдают все законы и директивы [название государства], а также все общепризнанные международные директивы, касающиеся предупреждения столкновений на море.

(Д) Сохранение за собой прав. [Название государства] в прямой форме сохраняет за собой право на совершение действий в пределах своего территориального моря с целью предупреждения прохода, который не является мирным, в том числе право на применение силы в случае необходимости.

(Е) Подводные лодки и иные подводные плавучие средства. В пределах территориального моря иностранные подводные лодки и иные подводные плавучие средства должны следовать в надводном состоянии с поднятым флагом. [Конвенция по морскому праву 20]

(Ж) Военные корабли.

(1) Если какой-либо военный корабль не соблюдает законов и правил [название государства] в отношении прохода через его территориальное море, то власти [название государства] могут потребовать, чтобы такой военный корабль немедленно покинул пределы его территориального моря. [Конвенция по морскому праву 30]

(2) Государство флага несет международную ответственность за ущерб или убытки, причиненные [название государства] в результате несоблюдения указанным военным кораблем законов и правил [название государства], касающихся прохода через его территориальное море, или иных норм международного права. [Конвенция по морскому праву 31]

(3) За исключением Статьи 3.10(Б) и (В), ни одно положение настоящего Титула не затрагивает иммунитета военных кораблей.

(3) Пролет. Термин «мирный проход» не включает в себя право на пролет над территориальным морем.

Статья 3.11 Мирный проход: законы и правила.

(А) Министр наделен правом, сообразуясь с положениями настоящего Титула и другими нормами международного права, принимать законы и издавать директивы в отношении мирного прохода через территориальное море [название государства], которые касаются всех или некоторых из следующих вопросов:

(1) безопасность судовождения и регулирование движения судов;

(2) охрана системы навигационных знаков и сооружений, а также иных сооружений и объектов;

(3) охрана подводных кабелей и трубопроводов;

(4) сохранение живых морских ресурсов;

(5) предупреждение нарушений законов и правил [название государства] о рыболовстве;

(6) проведение морских научных исследований и гидрографической съемки;

(7) предупреждение нарушений таможенных, фискальных, иммиграционных и санитарных законов и правил [название государства].

(Б) Действие указанных законов и правил не распространяется на проектирование, строительство, комплектование командой или оснащение иностранных судов, кроме случаев, когда такие законы и правила приводят в действие общепризнанные международные правила или стандарты.

(В) Министр следит, чтобы все такие законы и правила были доведены до сведения заинтересованных лиц и широкой общественности.

Статья 3.12 Обязанность давать разрешение на мирный проход.

(А) [Название государства] не имеет права препятствовать мирному проходу иностранных судов через свое территориальное море, кроме как в соответствии с настоящим Титулом или иными нормами международного права. В частности, применяя положения настоящего Титула или любых законов либо директив, принятых [название государства], [название государства] не имеет права:

(1) предъявлять требования к иностранным судам, которые на практике ведут к отказу в праве или ограничению права на мирный проход;

(2) проводить политику формальной или фактической дискриминации в отношении судов любого государства или в отношении судов, осуществляющих перевозку грузов из государства, в государство или от имени государства.

(Б) Министр доводит до сведения всех заинтересованных лиц любую известную ему информацию о потенциальной опасности для судоходства в пределах территориального моря.

Статья 3.13 Права [название государства] на защиту.

(А) В случае судов, следующих во внутренние воды [название государства] или к месту стоянки в порту за пределами внутренних вод, [название государства] имеет право принимать необходимые меры для предупреждения любого нарушения условий, на основании которых указанным судам разрешается заход во внутренние воды или в порт.

3. Юрисдикция

(В) Министр имеет право, без формальной или фактической дискриминации в отношении флага, на определенный период приостановить право мирного прохода в тех или иных районах своего территориального моря, в том числе прохода в зону боевых стрельб, если такое приостановление необходимо для обеспечения безопасности [название государства]. Указанное приостановление вступает в силу только после того, как решение о нем будет доведено до сведения всех заинтересованных сторон и общественности.

Статья 3.14 Транзитный проход.

(А) **Сфера действия Статьи.** Настоящая статья относится к проливам, используемым для международного судоходства. [Конвенция по морскому праву 37]

(Б) **Право на транзитный проход.** Право на транзитный проход означает право на свободный проход судов или пролет летательных аппаратов с целью непрерывного и быстрого транзита через пролив из одной части открытого моря или исключительной экономической зоной в другую часть открытого моря или исключительной экономической зоны. Требование непрерывного и быстрого транзита не исключает проход через пролив с целью захода, ухода или возвращения из [название государства].

(В) **Обязанности судов и летательных аппаратов во время транзитного прохода.** Реализуя свое право на транзитный проход, суда и летательные аппараты обязаны:

(1) следовать без задержки через пролив или над ним;

(2) воздерживаться от любого применения или угрозы применения силой, направленных против суверенитета, территориальной целостности или политической независимости [название государства];

(3) воздерживаться от любых действий, кроме действий, ставших обычными по условиям плавания в данном районе или являющихся результатом бедствия.

(Г) **Научные исследования и гидрографическая съемка.** Во время транзитного прохода иностранные суда не имеют права проводить научные исследования или гидрографическую съемку, не получив предварительного разрешения от [название государства].

Статья 3.15 Свобода открытого моря. [Название государства] подтверждает свою приверженность принципу свободы открытого моря на всем пространстве Мирового океана, не входящем в исключительную экономическую зону, территориальное море или внутренние воды [название государства]. Такая свобода подразумевает:

(А) свободу судоходства;

(Б) свободу полетов;

(В) свободу прокладки подводных кабелей и трубопроводов в соответствии с международными соглашениями;

(Г) свободу рыболовства при соблюдении применимых условий, содержащихся в настоящем Титуле и иных международных соглашениях по данному вопросу;

(Д) свободу научных исследований при соблюдении применимых условий, содержащихся в настоящем Титуле и иных международных соглашениях по данному вопросу.

Статья 3.16 Форс-мажор.

(А) **Определение термина «форс-мажор».** «Форс-мажор» предоставляет судну ограниченный иммунитет от законов и правил прибрежного государства, если такое судно вынуждено войти в воды [название государства] по причине бедствия, которое

оно терпит вследствие природных явлений или действий человека.

(Б) **Применение законов.** Судно, входящее в воды [название государства] со ссылкой на обстоятельства форс-мажора, не подлежит ответственности за нарушение закона [название государства], причиной которого является состояние судна, потребовавшее его захода в воды [название государства], в течение разумного периода времени, необходимого для исправления этого состояния; во всех остальных отношениях на такое судно распространяется действие всех законов и правил [название государства].

(В) Полномочия Военно-Морских Сил при заявлении о форс-мажоре.

(1) По указанию Министра, Военно-Морские Силы имеют право подвергнуть досмотру любое судно, входящее в территориальные воды [название государства] со ссылкой на обстоятельства форс-мажора, с целью проверки такого заявления. Заявление о форс-мажоре считается ложным, если бедственное положение судна является предлогом для захода в территориальные воды (т.е. либо не имеет места в действительности, либо создано предумышленно).

(2) В случае нарушения законов [название государства] о загрязнении окружающей среды, сохранении живых ресурсов или охраны затопленных водой археологических объектов, Военно-Морские Силы подвергают досмотру любое судно, входящее в территориальные воды [название государства] со ссылкой на обстоятельства форс-мажора, с целью контроля за соблюдением положений соответствующих глав настоящего Титула.

(3) Судно, входящее в территориальные воды [название государства] со ссылкой на обстоятельства форс-мажора, подчиняется распоряжениям Начальника порта, при-

званным обеспечить безопасность указанного порта.

Статья 3.17 Границы применения права осмотра.

(А) Если военный корабль [название государства] или иное судно [название государства], опознавательные знаки которого однозначно свидетельствуют об их нахождении на правительственной службе, встречается в открытом море с иностранным судном (кроме иностранных военных кораблей или иностранных государственных судов, используемых исключительно на правительственной некоммерческой службе), указанный корабль или судно имеет право остановить встречное судно и провести его осмотр, если есть разумные основания для подозрений в том, что такое судно:

(1) занимается пиратством в нарушение Статьи 3.33;

(2) занимается работорговлей в нарушение Статьи 3.34;

(3) занимается несанкционированным вещанием из зоны открытого моря в нарушение Статьи 3.35;

(4) не имеет национальности;

(5) несмотря на плавание под иностранным флагом или на отказ предъявить свой флаг, в действительности имеет ту же национальность, что и военный корабль. [Конвенция по морскому праву 110]

(Б) Если судно подозревается в одном из нарушений, указанных в настоящей статье, Военно-Морские Силы уполномочены удостовериться в праве судна на плавание под конкретным флагом, проверив его судовые документы. Если проверка документов не устраняет возникших подозрений, Военно-Морские Силы имеют право провести дальнейший досмотр на борту судна с целью установления его национальности. Служа-

3. Юрисдикция

шие Военно-Морских Сил стремятся проводить такой досмотр с максимальной тактичностью.

Статья 3.18 Право преследования по горячим следам.

(А) [Название государства] имеет право заявлять свою юрисдикцию и предпринимать действия по принудительному правоприменению против судна или лица, которое нарушает законы или правила [название государства] в водах, подпадающих под юрисдикцию [название государства], но покидает указанные воды вследствие преследования по горячим следам со стороны властей [название государства].

(Б) Военно-Морские Силы имеют право предпринимать преследование иностранного судна по горячим следам, если у них есть достаточные основания полагать, что указанное судно нарушило законы и правила [название государства]. Такое преследование должно быть начато, когда иностранное судно или одна из его шлюпок находится в пределах внутренних вод, архипелажных вод, территориального моря или прилежащей зоны [название государства], и может быть продолжено за пределами территориального моря или прилежащей зоны только в том случае, если оно не было прервано. Если иностранное судно находится в пределах прилежащей зоны, преследование может быть предпринято только в том случае, если имело место нарушение прав, для охраны которых была создана такая зона. Действие права на неотступное преследование прекращается, как только преследуемое судно входит в территориальное море своего собственного государства или третьей страны.

(В) Преследование по горячим следам не может быть предпринято, если только преследующее судно не удостоверились в том, что преследуемое судно, одна из его шлюпок или иное плавсредство, работающее во взаимодействии с судном и использующее

его как плавучую базу, находится в пределах территориального моря или прилежащей зоны. Преследование может быть начато только после того, как был подан визуальный или звуковой сигнал о необходимости остановки на расстоянии, достаточном для того, чтобы он был увиден или услышан с иностранного судна.

(Г) Право на неотступное преследование может осуществляться только военными кораблями или военными летательными аппаратами, а также иными судами или летательными аппаратами, опознавательные знаки которых однозначно свидетельствуют об их нахождении на правительственной службе и которые имеют соответствующие полномочия.

(Д) Преследование может осуществляться попеременно уполномоченными судами и летательными аппаратами до тех пор, пока с преследуемым судном поддерживается непрерывный контакт. [Конвенция по морскому праву 111]

Гражданская и уголовная юрисдикция Подраздел 3(Г)

Статья 3.19 Юрисдикция государства флага. [Название государства] имеет юрисдикцию, как гражданскую, так и уголовную, над любым судном, плавающим под флагом [название государства], где бы не находилось указанное судно.

Статья 3.20 Иммунитет военных кораблей. Находящиеся в открытом море военные корабли, имеющие любую национальность, кроме [название государства], обладают полным иммунитетом, т.е. изъятием из-под юрисдикции [название государства]. [Конвенция по морскому праву 95]

Статья 3.21 Иммунитет правительственные судов на некоммерческой службе. Суда, находящиеся в собственности или под

управлением государства, кроме как [название государства], и используемые исключительно на правительственной некоммерческой службе, в открытом море обладают полным иммунитетом в отношении юрисдикции [название государства]. [Конвенция по морскому праву 96]

Статья 3.22 Полномочия Военно-Морских Сил по осуществлению уголовной юрисдикции на борту иностранного судна.

(А) Обстоятельства, в которых может осуществляться юрисдикция. [Название государства] не имеет права осуществлять свою уголовную юрисдикцию (производить арест любого лица или проводить расследование в связи с любым преступлением, совершенным на борту судна) на борту иностранного судна, следующего через его территориальные моря, кроме случаев, когда:

(1) последствия такого преступления могут затронуть интересы [название государства];

(2) преступление может нарушить мир в [название государства] или добрый порядок в территориальном море;

(3) помочь правоохранительных служб [название государства] запрашивается капитаном судна, дипломатическим представителем или консульским работником государства флага, под которым плавает иностранное судно;

(4) такие меры необходимы для пресечения незаконной перевозки и торговли наркотическими средствами и психотропными веществами. [Конвенция по морскому праву 27]

(Б) Юрисдикция в отношении судов, покинувших внутренние воды [название государства]. Положения Статьи 3.22(А) не затрагивают право Военно-Морских Сил принимать любые разрешенные законом меры с целью произведения ареста или рас-

следования на борту иностранного судна, следующего через его территориальное море после выхода из внутренних вод (или архипелажных вод) [название государства]. [Конвенция по морскому праву 27]

Статья 3.23 Полномочия Военно-Морских Сил по осуществлению гражданской юрисдикции на борту иностранного судна.

(А) Гражданская юрисдикция, разрешенная в особых обстоятельствах. По указанию Министра, Военно-Морские Силы имеют право обратить взыскание против иностранного судна или арестовать такое судно для проведения любого гражданского производства по делу, возникающему исходя из обязательств, взятых на себя судном в процессе или с целью перехода через воды [название государства].

(Б) Гражданская юрисдикция над лицами на борту иностранного судна. [Название государства] не имеет права останавливать или менять маршрут следования иностранного судна в целях осуществления гражданской юрисдикции над лицом, находящимся на борту такого судна.

Правоохранительные полномочия и общие положения
Подраздел 3(Д)

Статья 3.24 Правоохранительная функция - общие полномочия. Военно-Морские Силы обеспечивают соблюдение или содействуют в обеспечении соблюдения всех применимых законов [название государства] в открытом море и водах, подпадающих под юрисдикцию [название государства].

Статья 3.25 Полномочия по контролю за соблюдением международных договоров. Военно-Морские Силы обеспечивают соблюдение или содействуют в обеспечении соблюдения всех применимых международных договоров, признанных [название государства] действующими в открытом море и

3. Юрисдикция

водах, подпадающих под юрисдикцию [название государства].

Статья 3.26 Общие обязанности.

(А) Военно-Морские Силы имеют право проводить расследования, досмотры, проверки, обыски, задержания и аресты в открытом море и водах, относящихся к юрисдикции [название государства], для предупреждения, выявления и пресечения нарушений законов [название государства]. С этой целью Военно-Морские Силы могут осуществлять морское, наземное и воздушное патрулирование.

(Б) Для целей, перечисленных в пункте (А), офицеры, наделенные общими правоохранительными полномочиями, имеют право в любое время подниматься на борт любого судна, на которое распространяется юрисдикция или действие законов [название государства], и допрашивать лиц, находящихся на борту указанного судна, осуществлять проверку судовых документов и журналов, а также производить досмотр, проверку и обыск судна. Офицеры имеют право на применение силы для принуждения лиц на борту судна к выполнению предъявленных к ним требований.

(В) Если проведенное расследование, досмотр, проверка или обыск показали, что некоторое лицо на борту судна нарушило законы [название государства] и подлежит аресту, такое лицо должно быть арестовано или подвергнуто иным предусмотренным законом санкциям.

(Г) Если выясняется, что было совершено нарушение законов [название государства], предполагающее в качестве меры наказания конфискацию судна или перевозимого на нем товара, такое судно или товар должны быть конфискованы и переданы [название государства] или опечатаны на таможне.

Статья 3.27 Последствия невыполнения приказа об остановке.

(А) Любое судно, получившее приказ остановиться в установленном месте, отдаваемый либо офицером с общими правоохранительными полномочиями, либо посредством сигнала с любого судна или летательного аппарата, состоящего на службе в Военно-Морских Силах и имеющего соответствующий опознавательный знак, обязано остановиться. Если указанное судно не подчиняется такому приказу, оно становится объектом преследования, а его капитан, владелец, командир или *судоводитель подлежат [указание соответствующей санкции].

(Б) Если какое-либо судно, подлежащее задержанию или досмотру, не останавливается по получении соответствующего приказа или в ходе преследования уполномоченным судном или летательным аппаратом, лицо, командующее уполномоченным судном или летательным аппаратом, имеет право открыть огонь по судну только после предупредительного орудийного выстрела, произведенного уполномоченным судном или летательным аппаратом.

Примечание: В определенных обстоятельствах открывать огонь по иностранному судну за нарушение законов [название государства] не разрешается. [Конвенция по морскому праву 301]

(В) При осуществлении действий, описанных в настоящей статье, уполномоченное судно или летательный аппарат должны поднять вымпел или иной опознавательный знак, предписанный для уполномоченного судна или летательного аппарата.

(Г) Лицо, командующее уполномоченным судном или летательным аппаратом, а также все лица, выполняющие его приказы, освобождаются от любых взысканий или санкций за ущерб, нанесенный какому-либо

судну в результате его обстрела во исполнение положений Статьи 3.27(Б).

Статья 3.28 Нападение, сопротивление или противодействие служащим Военно-Морских Сил. Любое лицо, применяющее физическое насилие, оказывающее сопротивление, противодействующее, препятствующее, чинящее помехи, запугивающее или угрожающее служащему Военно-Морских Сил, находящемуся при исполнении служебных обязанностей, подлежит [указание соответствующей санкции].

Статья 3.29 Таран и иное неправомерное использование судна. Капитан, владелец или лицо, командующее судном, которые используют такое судно для создания помех или препятствий движению судна Военно-Морских сил, а также исполнению судном или служащим Военно-Морских Сил его служебных обязанностей, подлежат [указание соответствующей санкции].

Статья 3.30 Дача взятки должностному лицу Военно-Морских Сил.

(А) Ни одно лицо не может, не вступая в противоречие с законом, прямо или косвенно передавать, предлагать или обещать любому должностному лицу Военно-Морских Сил обладающие ценностью предметы или услуги, а также предлагать или обещать, прямо или косвенно, любому должностному лицу Военно-Морских Сил передать такие предметы или услуги какому-либо иному лицу или организации с целью:

(1) повлиять на совершение любого официального действия;

(2) склонить такое должностное лицо Военно-Морских Сил к совершению или содействию, попустительству, предоставлению возможности или участию в преступном гнусовре с целью совершения какого-либо мошенничества по отношению к [название государства];

(3) склонить такое должностное лицо Военно-Морских Сил к совершению действия или намеренному бездействию в нарушение обязанностей, закрепленных за указанным должностным лицом в силу закона.

(Б) Ни одно должностное лицо Военно-Морских Сил не может, не вступая в противоречие с законом, прямо или косвенно просить, требовать, вымогать, добиваться, получать, принимать или соглашаться принять от стороннего лица предметы или услуги, имеющие ценность для указанного должностного лица или для какого-либо иного лица или организации, в обмен на:

(1) согласие принять во внимание ходатайство такого стороннего лица при совершении некоторого официального действия;

(2) согласие на совершение или содействие, попустительство, предоставление возможности или участие в преступном гнусовре с целью совершения какого-либо мошеннического действия по отношению к [название государства];

(3) согласие на совершение действия или намеренное бездействие в нарушение служебных обязанностей указанного должностного лица.

(В) Любое лицо, действующее в нарушение настоящей статьи, подлежит штрафу в размере, не превышающем тройного денежного эквивалента предмета или услуги, полученных в качестве взятки, или тюремному заключению на срок не более пятнадцати лет, либо и тому и другому; при этом указанное лицо лишается права занимать какую-либо почетную, доверительную или оплачиваемую из средств федерального бюджета должность в [название государства].

Статья 3.31 Ложные и обманные заявления. Любое лицо, которое в каком-либо вопросе, относящемся к юрисдикции любо-

3. Юрисдикция

го министерства или ведомства [название государства], сознательно и предумышленно:

(А) фальсифицирует, скрывает или укрывает с помощью уловки, хитрости или махинации существенный факт;

(Б) делает какое-либо ложное, вымышленное или обманное заявление или создает у другой стороны неверное представление о действительном положении вещей;

(В) составляет или использует какой-либо фальшивый документ, зная, что он содержит ложные, вымышленные или обманные заявления или записи, считается виновным в совершении уголовного преступления, наказуемого [указание соответствующей санкции].

Статья 3.32 Подделка судовых документов.

(А) Закон запрещает:

(1) подделывать или изменять, а также изготавливать фальшивые или подложные судовые документы, лицензии или разрешения, выдаваемые [название государства] или любым иным государством;

(2) опубликовывать, передавать или пускать в обращение (или пытаться опубликовать, передать или пустить в обращение), выдавая за истинные, какие-либо фальшивые, поддельные, подложные или незаконно измененные судовые документы, лицензии или разрешения, выдаваемые [название государства] (или любым иным государством), зная, что указанные документы или лицензии были подделаны, фальсифицированы или незаконно изменены с намерением совершить обман.

(Б) Любое лицо, действующее в нарушение настоящей статьи, подлежит [штрафу в размере не более 1000 долларов США и/или

тюремному заключению на срок не более трех лет].

Статья 3.33 Пиратство.

(А) **Общие сведения.** Ни одно лицо не может заниматься пиратством, не вступая при этом в противоречие с законом. Под пиратством понимается любое из следующих действий:

(1) любой незаконный акт насилия, задержания или ограбления, совершенный для получения личной выгоды командой или пассажирами частного судна или частного летательного аппарата, направленный:

(а) в открытом море - против другого судна или летательного аппарата либо против лиц или имущества на борту другого судна или летательного аппарата;

(б) против судна, летательного аппарата, лиц или имущества в месте, не относящемся к юрисдикции ни одного государства.

(2) любой акт добровольного участия в операциях, совершаемых каким-либо судном или летательным аппаратом, если такой участник знает о том, что данное судно или летательный аппарат являются пиратскими;

(3) любой акт подстрекательства или преднамеренного создания благоприятных условий для совершения описанных выше действий.

(Б) **Пиратское судно или летательный аппарат.** Судно или летательный аппарат считаются пиратским судном или пиратским летательным аппаратом, если управляющие им лица собираются использовать его для совершения одного из действий, описанных в Статье 3.33(А). Аналогичным образом, если судно или летательный аппарат использовались для совершения любого такого действия, они считаются пиратскими до тех

пор, пока остаются под контролем лиц, виновных в совершении таких действий.

(В) Задержание пиратского судна или летательного аппарата. В открытом море или в любом ином месте за пределами юрисдикции любого государства Военно-Морские Силы имеют право задержать пиратское судно или летательный аппарат, либо судно или летательный аппарат, захваченные пиратами и находящийся под контролем пиратов, а также арестовать лиц и конфисковать имущество на борту такого судна или летательного аппарата. Задержание может осуществляться только судами, которые несут четкие опознавательные знаки принадлежности к Военно-Морским Силам.

(Г) Распоряжение конфискованными пиратскими судами. Министр дает конкретное указание Военно-Морским Силам в отношении того, как следует распорядиться судами, летательными аппаратами или имуществом, конфискованными в соответствии с положениями настоящей статьи.

(Д) Наказание за нарушения. Любое лицо, виновное в совершении пиратских действий в открытом море, которое было впоследствии доставлено или обнаружено в [название государства], подлежит уголовному преследованию.

Статья 3.34 Работоторговля.

(А) Закон запрещает:

(1) похищать, заманивать или увозить любое лицо с намерением продать его для использования на принудительных работах или держать в качестве раба;

(2) предлагать или предпринимать попытку продать любое такое лицо в качестве раба;

(3) привозить любое такое лицо в [название государства] или любое иностран-

ное государство с намерением продать или передать его кому-либо в качестве раба;

(4) держать или перевозить такое лицо на борту любого судна;

(5) строить, перестраивать, оснащать или загружать судно с целью приобретения или перевозки такого лица;

(6) сознательно и добровольно служить на каком-либо судне, используемом для перевозки рабов.

(Б) Любое лицо, виновное в совершении преступления, связанного с работоторговлей, которое было впоследствии доставлено или обнаружено в [название государства], подлежит уголовному преследованию.

Статья 3.35 Несанкционированное вещание из района открытого моря.

(А) Определение действия. Под «несанкционированным вещанием» понимается передача звуковых радио- и телепередач с судна или станции в открытом море, предназначенных для приема широкой публикой в [название государства] в нарушение международных директив; передача сигналов бедствия не рассматривается как «несанкционированное вещание».

(Б) Юрисдикция. [Название государства] имеет право преследовать в судебном порядке любое лицо, занимающееся несанкционированным вещанием с судна или радиостанции, если [название государства] является:

(1) государством флага, под которым плавает такое судно;

(2) государством регистрации такой радиостанции;

(3) государством, в отношении которого лицо, осуществляющее несанкционированное вещание, является националом;

3. Юрисдикция

(4) одним из государств, в котором могут приниматься указанные передачи;

(5) одним из государств, в котором несанкционированное вещание создает помехи для разрешенной радиосвязи.

(В) Правоохранительные полномочия. В открытом море Военно-Морские Силы имеют право арестовать любое лицо или судно, занимающееся несанкционированным вещанием, и конфисковать передающую аппаратуру, если данный случай подпадает под юрисдикцию [название государства] в соответствии с пунктом (Б).

Статья 3.36 Вторжение на судно. Любое лицо, которое в открытом море или любых иных водах в пределах судоходных вод [название государства] вторгается на какое-либо судно с намерением совершить тяжкое уголовное преступление или злоумышленно разрезает, портит или уничтожает растительные троны, якорные канаты, швартовные бочки, буйрепы, крепящиеся к якорю или швартовам, принадлежащим какому-либо судну, то такое лицо подлежит [указание соответствующей санкции].

Статья 3.37 Поджог и порча судна. Если какое-либо лицо поджигает судно или его груз, наносит повреждение главным механизмам и навигационным приборам такого судна, закладывает бомбу или взрывчатые вещества на таком судне, совершает любое другое действие или пытается совершить перечисленные действия в отношении судна, которое в данный момент находится под юрисдикцией [название государства] или для которого [название государства] является государством флага, где бы не находилось такое судно, указанное лицо подлежит [указание соответствующей санкции].

Статья 3.38 Уничтожение судна лицом, не являющимся его владельцем. Любое лицо, не являющееся владельцем судна, которое в открытом море или в любых судоходных

водах [название государства], умышленно и с намерением извлечь незаконную выгоду, терпит кораблекрушение или иным способом уничтожает судно [название государства] или умышленно пытается уничтожить такое судно, подлежит [указание соответствующей санкции].

Статья 3.39 Уничтожение судна его владельцем. Любое лицо, которое в открытом море или в любых иных водах в пределах судоходных вод [название государства], умышленно и с намерением извлечь незаконную выгоду, терпит кораблекрушение или иным способом полностью или частично уничтожает судно, владельцем которого оно является, с целью нанести ущерб лицу, подписавшему страховой полис на такое судно, или торговцу, товары которого перевозятся на таком судне, или совладельцу такого судна, подлежит [указание соответствующей санкции].

Статья 3.40 Взрывчатые вещества или опасное оружие на борту судна.

(А) Закон запрещает приносить, перевозить или хранить какое-либо опасное оружие, инструменты или приборы, динамит или другие взрывчатые вещества либо смеси на борту судна, зарегистрированного или получившего судовое свидетельство в соответствии с законами [название государства], или судна, принадлежащего либо находящегося под контролем [название государства], без предварительного разрешения владельца или капитана такого судна. Лицо, виновное в совершении указанного нарушения, подлежит [указание соответствующей санкции].

(Б) Действие настоящей статьи не распространяется на личный состав Вооруженных Сил [название государства], а также на должностных лиц или государственных служащих [название государства], находящихся при исполнении своих служебных обязанностей, которым разрешено в силу закона или соответствующей директивы

владеть таким оружием или взрывчатыми веществами или хранить их.

Статья 3.41 Перевозка краденых товаров. Любое лицо, перевозящее в рамках торговой деятельности товары, ценные бумаги или деньги на общую сумму [пределное значение] или более, зная, что указанные товары, ценные бумаги или деньги были украдены, незаконно присвоены или получены обманным путем, подлежат [указать надлежащую санкцию].

Статья 3.42 Огнестрельное оружие и опасные устройства.

(А) Ни одно лицо, кроме имеющего соответствующую лицензию импортера, производителя или дилера, не может, не вступая в противоречие с законом, заниматься импортом, производством или торговлей огнестрельным оружием или боеприпасами, а также в ходе такой деятельности отгружать, перевозить или получать какое-либо огнестрельное оружие в рамках торговой деятельности.

(Б) Ни один импортер, производитель, дилер или коллекционер, получивший лицензию в соответствии с положениями [название государства], не может, не вступая в противоречие с законом, отгружать или перевозить в рамках торговли между штатами или международной торговли огнестрельное оружие или боеприпасы любому лицу, не являющемуся импортером, производителем, дилером или коллекционером и имеющим соответствующую лицензию. [здесь могут быть сделаны некоторые исключения, например для тех, кто посыпает огнестрельное оружие почтой для его ремонта, или тех, кто имеет разрешение на покупку такого огнестрельного оружия наложенным платежом].

(В) Ни одно лицо не может, не вступая в противоречие с законом, перевозить в рамках торговой деятельности украденное огнестрельное оружие или боеприпасы, ес-

ли такое лицо знает или имеет все основания полагать, что это оружие или боеприпасы было украдено.

(Г) Нарушение положений настоящей статьи считается уголовным преступлением, наказуемым [указание соответствующей санкции].

4. РАССЛЕДОВАНИЯ, АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ВЗЫСКАНИЯ И ПРАВОВЫЕ САНКЦИИ

ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ ГЛАВЫ

Глава 4 содержит подробные примеры законодательства, которое может использоваться Военно-Морскими Силами в качестве основания для проведения расследований, определения и объявления в судебном порядке административных взысканий и штрафов за нарушение законов и директив морских держав.

Хотя описанные в этом Титуле Военно-Морские Силы не уполномочены налагать уголовные наказания на гражданских лиц, в случае некоторых предусмотренных законом правонарушений может возникнуть необходимость в уголовном преследовании. С учетом такой возможности, в данной главе будет рекомендовано для проведения уголовного производства по делу об уголовном правонарушении обращаться в другие органы исполнительной власти, например, в Министерство юстиции. В данной главе, равно как и во всем Титуле, предлагается законодательство, проводящее четкие организационные границы между органами управления. В целях обеспечения согласованной и эффективной работы различных ведомств должны быть установлены границы полномочий для каждой организации; между Военно-Морскими Силами и иными видами вооруженных сил и другими органами государственного управления должны существовать адекватные каналы взаимодействия.

В подразделе 4(А) излагаются возможные общие полномочия Военно-Морских Сил в проведении расследований по вопросам, относящимся к морскому праву. Хотя такие расследования могут приводить, и часто приводят, к уголовному или гражданскому

преследованию, первоочередной задачей этих расследований должно быть повышение безопасности морской среды посредством выявления причин и предотвращения повторного возникновения подобных правонарушений.

В подразделе 4(Б) устанавливается право Военно-Морских Сил налагать административные взыскания за нарушения некоторых законов и определяются основные процедуры их наложения в ходе гражданского процесса. Уведомление обвиняемой стороны о самом факте проведения процесса и предоставление ей прав в ходе процесса являются исключительно важными моментами. Кроме того, в подразделе 4(Б) устанавливаются единые процедуры, подлежащие выполнению в том случае, когда в ходе расследования выясняется, что более соответствующим данному случаю является проведение уголовного, а не гражданского разбирательства. В целом предполагается, что в каждом конкретном случае Военно-Морские Силы делегируют ответственность за принятие решения о возможности проведения уголовного преследования другому органу государственного управления, например, Министерству юстиции. В случаях, когда Министр юстиции принимает решение о проведении судебного преследования в уголовном порядке, Министр обороны и Военно-Морские Силы обычно действуют совместно с Министром юстиции в целях обеспечения быстрого и окончательного судебного преследования.

БЕРЕГОВАЯ ОХРАНА США

Командующий Береговой охраны США имеет право делегировать свои полномочия в издании директив, проведении расследований, наложении административных взысканий,

ний и привлечении других ведомств к выполнению определенных обязанностей уполномоченным на это лицам из числа служащих Береговой охраны США.

Как часть выполнения своей задачи по обеспечению безопасности мореплавания, Береговая охрана США проводит расследования морских происшествий с целью получения информации об их причинах. Проводимое Береговой охраной США расследование обычно включает в себя определение того, явились ли одной из причин происшествия действия какого-либо лица, в том числе лица, имеющего лицензию, патент или иной документ на занятия профессиональной деятельностью, или какого-либо служащего Береговой охраны. Также Береговая охрана проводит расследование того, существуют ли какие-либо свидетельства нарушения законодательства США, которое может повлечь за собой административные взыскания или уголовные наказания, и есть ли в данном случае необходимость в законодательных инициативах, направленных на предотвращение повторного возникновения подобных происшествий. Полномочия Береговой охраны США не ограничиваются расследованием морских происшествий, участниками которых были суда, плавающие под флагом США. В недавнем прошлом Береговой охраной США было проведено расследование происшествия у границы территориальных вод США, но за их пределами, участником которого было иностранное пассажирское судно, совершившее плавание преимущественно из портов Соединенных Штатов и осуществлявшее перевозки граждан Соединенных Штатов.

МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО

Важность расследования морских происшествий для обеспечения безопасности мореплавания и предотвращения загрязнения морской среды признается различными международными договорами. Эти договоры поощряют всестороннее сотрудничество

государств флага с другими государствами, существенные интересы которых оказались затронуты этими происшествиями, например, с государствами, граждане которых погибли или получили тяжкие телесные повреждения, или с государствами, судам, оборудованию или морской среде которых был нанесен значительный ущерб. Во многих из этих договоров и конвенций, как, например, в Конвенции по морскому праву 1982 года и Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 73/78, также устанавливаются права государства в наложении взысканий и уголовных наказаний на лиц, находящихся на судах, плавающих под флагом других государств, и владельцев таких судов.

Конвенция по морскому праву 1982 года требует от государства флага расследования морских происшествий и навигационных инцидентов в открытом море, если в такие происшествия или инциденты было вовлечено судно, плавающее под флагом этого государства. Прибрежное государство имеет право проводить расследования морских происшествий и навигационных инцидентов, произошедших в пределах его территориальных морей. Кроме того, государства обязаны проводить расследования по обвинениям в нарушении существующих международных норм по контролю, сокращению и предотвращению загрязнения морской среды судами, плавающими под их флагом, при получении информации о факте такого нарушения или письменного запроса со стороны любого другого государства. Если в ходе расследования выявляется, что нарушение имело место, государство флага должно начать процесс по факту этого нарушения независимо от того, где оно произошло. Если судно добровольно находится в пределах порта или у отдаленного от берега терминала государства порта приписки, то государство порта приписки также имеет право провести расследование или начать процесс по освобождению от ответственности за нарушение существующих междуна-

родных правил и норм, даже если это нарушение произошло за пределами внутренних вод, территориального моря или исключительной экономической зоны государства порта приписки, с учетом некоторых ограничений, указанных в Статье 218 (2) Конвенции по морскому праву.

В целях поощрения сотрудничества между государствами флага и другими государствами, существенные интересы которых были затронуты в результате морского происшествия, в резолюции ИМО A.637 (16) описан рекомендованный порядок проведения расследований морских происшествий для обеспечения безопасности мореплавания и/или охраны морской среды. В этой резолюции установлены основные принципы проведения консультаций, расследований и обмена информацией о морских происшествиях.

В подразделах ниже приводятся примерные законодательные формулировки по этому вопросу.

Расследования

Подраздел 4 (А)

Статья 4.1. Определения. В целях настоящего Титула:

Офицер по проведению слушаний. «Офицер по проведению слушаний» является служащим, назначаемым Министром для проведения слушаний и вынесения решений.

Некомпетентность. Под термином «некомпетентность» понимается неспособность лица исполнять предписанные обязанности по причинам недостаточного профессионализма, отклонений в физическом или умственном развитии, или в результате любого сочетания указанных факторов.

Морское происшествие или морской инцидент. В понятие «морское происшест-

вие» или «морской инцидент» входит любая неумышленная посадка на мель или любое происшествие, влекущее за собой нанесение ущерба кораблю, находящемуся на нем оборудованию или грузу, или нанесение телесных повреждений или гибель любого лица.

Неправомерное поведение. Под термином «неправомерное поведение» понимается поведение лица, вступающее в противоречие с каким-либо формальным, надлежащим образом установленным правилом. Это совершение запрещенного действия или невыполнение действий, являющихся обязательными. Как неправомерное поведение квалифицируются, в частности, угроза физического насилия с применением опасного оружия, изнасилование или сексуальные домогательства, мятеж, саботаж, незаконный провоз иностранцев, умышленная порча корабельного имущества и подобные действия.

Халатность. Под термином «халатность» понимается совершение действия, которое не было бы совершено в аналогичных обстоятельствах разумным и предусмотрительным лицом аналогичного статуса, или невыполнение действия, которое было бы выполнено в аналогичных обстоятельствах разумным и предусмотрительным лицом аналогичного статуса.

Сторона или заинтересованная сторона. Под терминами «сторона» или «заинтересованная сторона» понимается лицо, обвиняемое в нарушении закона или директивы, влекущем за собой административное взыскание или уголовное наказание, или лицо, правомерность поведения которого расследуется в настоящее время. Под это определение подпадают физические лица, государственные или частные корпорации, товарищества или иные ассоциации, и органы государственного управления.

Статья 4.2. Расследования. Командующий может проводить расследование любого

происшествия и несчастного случая, произошедших в водах [название государства] с участием любого корабля (кроме кораблей, находящихся на службе государства), или любого происшествия и несчастного случая с участием любого судна [название государства], не находящегося на службе государства, независимо от места этого происшествия или несчастного случая.

Статья 4.3. Уведомление о морском происшествии.

(А) Судовладелец, представитель судовладельца, капитан судна или лицо, командующее судном, которое было участником морского происшествия, обязаны в кратчайшие возможные сроки уведомить ближайшее подразделение Военно-Морских Сил о факте происшествия, если в ходе этого происшествия произошло любое из следующих событий:

(1) неумышленная посадка на мель;

(2) любая умышленная посадка на мель, также подпадающая под любой из критериев отчетности или создающая угрозу навигации, состоянию окружающей среды или безопасности корабля;

(3) неисправность (приводящая к тому, что системы, составные части, подсистемы или системы управления не выполняют означенной или необходимой функции) главной энергетической установки или основного рулевого управления, или любой связанной с ними части или системы управления, приводящая к снижению маневренных качеств корабля;

(4) происшествие, оказывающее негативное материальное влияние на мореходные качества корабля или его пригодность к службе или мореплаванию, включая пожар, затопление, выход из строя или повреждение стационарных систем пожаротушения, спасательных средств, вспомогательного

генератора энергии или осушительных систем;

(5) гибель людей;

(6) телесное повреждение, требующее профессионального - медицинского ухода, выходящего за рамки первой медицинской помощи, включая те случаи, когда такое повреждение нанесено лицу, занятому или работающему по найму в качестве торгового агента на борту судна и делает это лицо непригодным к выполнению обычных обязанностей на борту судна; или

(7) происшествие, не удовлетворяющее ни одному из вышеперечисленных критериев, но приводящее к нанесению материального ущерба имуществу в размере свыше [указать пороговое значение]. Размер ущерба включает в себя затраты на рабочую силу и материалы, необходимые для приведения имущества в рабочее состояние, имевшее место до происшествия, исключая затраты на спасательные работы, очистку, докование и возмещение простоя судна.

(Б) В уведомлении, требующемся согласно настоящей статье, указываются название и официальный номер судна-участника происшествия, фамилия судовладельца или его представителя, характер и обстоятельства происшествия, место происшествия, характер и степень тяжести полученных людьми телесных повреждений и ущерб имуществу.

(В) Судовладелец или *судоводитель должны докладывать о происшествиях, перечисленных в Статье 4.3 (А) (5) - (7) включительно.

(Г) В дополнение к уведомлению, требующемуся согласно Статье 4.3. (А), судовладелец, фрахтователь, представитель судовладельца, капитан или *лицо, в управлении или под командованием которого находится судно, не позднее чем через пять дней обязаны представить письменный отчет подраз-

делению Военно-Морских Сил в порту, где имело место происшествие, или в ближайшем порту прибытия. Представленный в срок письменный отчет также может служить уведомлением о происшествии, требующемся согласно Статье 4.3 (А).

(Д) Судовладелец, представитель судовладельца, капитан или лицо, командующее судном, участвовавшим в морском происшествии, обязано сохранять все судовые документы, которые велись на корабле, и прочие материалы, которые могут оказаться полезными в расследовании и определении причины происшествия. Такие документы должны предоставляться уполномоченному должностному лицу.

(Е) В случае, если судовладельцем, фрахтователем, *судоводителем, представителем судовладельца, капитаном, или лицом, командующим судном, не представлен отчет о происшествии, удовлетворяющий требованиям настоящей статьи, лицо, не представившее отчет, несет административную ответственность в размере не более [соответствующая мера наказания].

Статья 4.4 Расследование морских происшествий.

(А) По получении информации о морском происшествии или несчастном случае, Командующий имеет право назначить офицера-дознавателя, который будет проводить расследование исходя из обстоятельств дела.

(Б) В ходе расследования должно быть с максимальной точностью определены:

(1) причина несчастного случая;

(2) существуют ли доказательства того, что одной из причин происшествия явилась авария материально-технических средств (случившаяся по причинам физического или конструкторского характера) или такая авария имела место во время происшествия, чтобы можно было рекомендовать

соответствующие меры по предотвращению повторного возникновения подобных происшествий;

(3) существуют ли доказательства того, что одной из причин происшествия явился любой акт неправомерного поведения, пренебрежения выполнением служебными обязанностями, халатности или умышленного нарушения законодательства со стороны любого лица, имеющего лицензию или патент на занятия профессиональной деятельностью, чтобы можно было рекомендовать и осуществить соответствующие процессуальные действия в отношении лицензии или документа такого лица согласно Статье 4.5 «Процессуальные действия по приостановлению и отзыву документов, дающих право на занятия профессиональной деятельностью»;

(4) существуют ли доказательства того, что действия какого-либо служащего Военно-Морских Сил, представителя или работника иного органа государственного управления или любого другого лица явились причиной или одной из причин происшествия;

(5) должна ли, в соответствии с настоящей статьей, Комиссия по расследованию морских происшествий продолжать расследование этого несчастного случая.

(В) Офицер-дознаватель имеет право приводить к присяге, вызывать в суд свидетелей, требовать ответа на вопросы от лиц, имеющих информацию о предмете расследования, и в принудительном порядке добиваться представления в суде соответствующих журналов, бумаг, документов и иных записей.

(Г) Офицер-дознаватель разъясняет заинтересованным сторонам их право привлекать адвокатов для представления своих интересов, подвергать свидетелей перекрестному допросу и вызывать свидетелей от своего имени.

(Д) По завершении расследования офицер-дознаватель представляет Командующему полный и окончательный отчет о выявленных в ходе расследования фактах, с заключениями и рекомендациями.

(Е) Для проведения расследования Командующий имеет право собрать Комиссию по расследованию морских происшествий, если, по его мнению, это будет способствовать обеспечению безопасности человеческой жизни и имущества на море или будет отвечать общественным интересам.

(Ж) Любая Комиссия по расследованию морских происшествий имеет право приводить к присяге, вызывать в суд свидетелей, требовать ответа на вопросы от лиц, имеющих информацию о предмете расследования, и в принудительном порядке добиваться представления в суде соответствующих журналов, бумаг, документов или любых иных улик.

(1) Любому лицу, находящемуся или могущему оказаться под следствием, равно как и любой другой заинтересованной стороне, направляется уведомление с указанием разумных времени и места проведения расследования. Всем заинтересованным сторонам разрешается привлекать адвокатов для представления своих интересов, подвергать свидетелей перекрестному допросу и вызывать свидетелей от своего имени.

(2) В обычных случаях все заседания Комиссии по расследованию морских происшествий, проводящиеся в целях получения свидетельских показаний, являются открытыми для общественности, при условии, что поведение любого из присутствующих не должно мешать Комиссии осуществлять свою деятельность в установленном порядке.

(3) Показания свидетелей, данные в устной или письменной форме под присягой, протоколируются и протоколы всех

разбирательств, проводившихся Комиссией по расследованию морских происшествий, вносятся в архив. По завершении расследования составляется письменный отчет с указанием обнаруженных фактов, заключений и рекомендаций, который представляется на рассмотрение Командующему.

(4) По утверждении отчета Комиссией по расследованию морских происшествий Командующий имеет право потребовать исполнения рекомендованных Комиссией мер по повышению безопасности человеческой жизни и имущества на море.

(5) Если в ходе работы Комиссии по расследованию морских происшествий выявляются возможные основания для выдвижения обвинений против любого служащего, имеющего лицензию или патент на занятия профессиональной деятельностью, Комиссия по расследованию морских происшествий во время или сразу по завершении расследования ставит в известность о доказательствах этого Коменданта военно-морского района для последующего решения вопроса о возможности возбуждения производства по делу согласно Статье 4.5 «Процессуальные действия по приостановлению и отзыву документов, дающих право на занятия профессиональной деятельностью». В том случае, когда возможные обвинения против такого лица носят уголовный характер, Комиссия по расследованию морских происшествий уведомляет об этом Министерство юстиции.

(3) Допрос свидетелей проводится устно, за исключением тех случаев, когда требование о снятии письменных показаний под присягой выдвигается, при наличии достаточных оснований, любой из заинтересованных сторон, инициативе офицера-дознавателя или Комиссии по расследованию морских происшествий.

(И) При расследовании происшествий, участниками которых являются иностран-

ные суда или их личный состав, уведомление о факте такого расследования направляется в ближайшее консульство администрации государства флага.

Статья 4.5 Процессуальные действия по приостановлению и отзыву документов, дающих право на занятия профессиональной деятельностью.

(А) Общие положения.

(1) Процессуальные действия по приостановлению и отзыву документов, дающих право на занятия профессиональной деятельностью, осуществляются в целях обеспечения безопасности в море.

(2) Лицензии, судовые патенты или регистрационные свидетельства моряков торгового флота могут быть приостановлены или отозваны в результате действий, описанных в Статье 4.5 (Б).

(3) При отзыве лицензии, судового патента или регистрационного свидетельства моряка торгового флота в соответствии с настоящей статьей, новая лицензия, судовой патент или регистрационное свидетельство моряка торгового флота могут быть выданы бывшему владельцу соответствующего документа только в том случае, когда:

(а) Командующий решает, что выдача такого документа не противоречит требованиям высокой дисциплины и безопасности в море; и

(б) бывший владелец этого документа представляет достаточные доказательства того, что основания, по которым был произведен отзыв, более не имеют юридической силы.

(Б) Основания для приостановления или отзыва документа, дающего право на занятия профессиональной деятельностью.

(1) Командующий имеет право приостановить или отзывать лицензию, судовой патент или регистрационное свидетельство моряка торгового флота в случае, если владелец этого документа:

(а) нарушил или не выполняет требований настоящего Титула, любого иного закона или директивы, направленных на обеспечение безопасности мореплавания или защиты вод;

(б) совершил действие, квалифицируемое как некомпетентность, неправомерное поведение или халатность; или

(в) обвиняется в правонарушении, которое может явиться основанием для отказа в выдаче или возобновлении лицензии, судового патента или регистрационного свидетельства моряка торгового флота.

(2) Нарушение закона об опасных наркотических веществах как основание для отзыва.

(а) Если в ходе слушания дела по этой статье выявляются свидетельства того, что владелец лицензии, судового патента или регистрационного свидетельства моряка торгового флота, выданных в соответствии с настоящей статьей, когда-либо в течение 10 лет до начала производства по делу обвинялся в нарушении закона [название государства] об опасных наркотических веществах, лицензия, патент или регистрационное свидетельство отзываются.

(б) Если выявляются свидетельства того, что владелец документа употреблял или был склонен к употреблению опасного наркотического вещества, лицензия, судо-

вой патент или регистрационное свидетельство моряка торгового флота отзыается, кроме случаев, когда владелец соответствующего документа предоставляет достаточные доказательства того, что он более не имеет этой склонности или более не употребляет опасного наркотического вещества.

(В) Расследования.

(1) Расследование может быть начато в любом случае, когда есть достаточные основания полагать, что владелец лицензии, патента или документа, выданного Командующим, совершил любое из действий, указанных в Статье 4.5 (Б).

(2) Расследование проводится офицером-дознавателем, назначенным Командующим. В ходе расследования офицер-дознаватель имеет право приводить к присяге, направлять повестки о вызове в суд и требовать от лиц, имеющих информацию о предмете расследования, ответа на вопросы.

(3) На основании результатов расследования офицер-дознаватель имеет право:

(а) предъявить обвинения для начала процессуальных действий по приостановлению и отзыву документа, дающего право на занятия профессиональной деятельностью;

(б) принять добровольно сданные лицензию, патент или регистрационное свидетельство;

(в) наложить гражданско-правовое взыскание;

(г) дать письменное предупреждение; или

(д) закрыть дело.

(Г) Подготовка и вручение уведомления и обвинительного акта.

(1) В случае предъявления обвинений офицер-дознаватель готовит пункты обвинения и формулировку состава преступления в обвинительном акте, а также уведомление о времени, дате и месте проведения слушания по делу.

(2) Подлинники пунктов обвинения, формулировки состава преступления в обвинительном акте и уведомления о времени, дате и месте проведения слушания по делу вручаются владельцу лицензии либо лично в руки, либо заказным почтовым отправлением.

(3) Вручение таких документов должно произойти за достаточно длительное время до проведения слушания по делу, для того, чтобы дать обвиняемому реальную возможность подготовить аргументы защиты.

(4) На момент вручения обвиняемому следует разъяснить:

(а) характер процессуальных действий по приостановлению и отзыву документа, дающего право на занятия профессиональной деятельностью, и их возможные последствия;

(б) право обвиняемого привлекать адвокатов для представления его интересов во время слушания;

(в) право обвиняемого добиваться присутствия на судебном заседании свидетелей и представления записей и иных улик; и

(г) факт, что неявка в суд в указанные в уведомлении дату и время может повлечь за собой то, что слушание будет проводиться в отсутствие обвиняемого.

(5) Если лицо, обвиняемое в совершении этого действия, является психически или физически неполноценным, ответчику следует разъяснить, что в суд может быть представлено медицинское заключение.

(Д) Вызовы в суд.

(1) Офицер-дознаватель имеет право подписывать повестки о явке свидетелей в суд и приказы о представлении в суде журналов, бумаг, документов или иных имеющих отношение к делу улик, требующихся ему или ответчику.

(2) Любая повестка о явке в суд должна обязывать лицо, которому она направлена, предстать перед судом в указанное время и в указанном месте для дачи свидетельских показаний или представления в суде журналов, бумаг, документов или любых иных улик, которые должны быть описаны с той степенью подробности, которая необходима для определения того, что желательно получить суду.

(Е) Слушания.

(1) Слушание должно проводиться офицером по проведению слушаний или комиссией по расследованию, назначенными для разрешения дела. Офицер по проведению слушаний или комиссия проводят слушание, вынося на рассмотрение суда все имеющие отношение к делу и существенные факты и обеспечивая справедливость и беспристрастность проведения слушания.

(2) Обвиняемый имеет право привлекать для представления своих интересов профессионального адвоката или любое иное лицо по своему усмотрению; добиваться присутствия на судебном заседании свидетелей и представления имеющих отношение к делу улик; подвергать свидетелей допросу и перекрестному допросу; давать показания или отказываться от дачи показаний.

(3) Для каждого слушания офицер по проведению слушаний или комиссия назначают официального протоколиста, который готовит протокол слушания. Протокол слушания составляют данные под присягой устные и письменные показания и представленные вещественные доказательства, а также все бумаги, запросы и постановления суда, помещенные в архив в ходе судебного разбирательства.

(4) Офицер по проведению слушаний или комиссия издают приказ, в котором излагается решение по делу. В случае, если суд выносит решение о недоказанности обвинения, в приказе указывается, что обвинение снимается. В случае, если суд считает обвинение доказанным, офицер по проведению слушаний или комиссия имеют право издать приказ о вынесении предупреждения, приостановления (с испытательным сроком или без него) или отзыва документа, дающего право на занятия профессиональной деятельностью. Министр издает рекомендации относительно порядка приостановки и отзыва документов применительно к конкретным типам правонарушений.

(Ж) Решение. При определении меры наказания Министр принимает во внимание выводы, сделанные офицером по расследованию или комиссией, и их рекомендации и приказы, а также рекомендации Командующего. Министр имеет право утверждать выводы и, независимо от выводов, право:

(1) отзывать любую лицензию, выданную такому лицу, с указанием возможности или невозможности выдачи другой лицензии в дальнейшем;

(2) приостанавливать действие такой лицензии на тот период времени, который Министр сочтет нужным;

(3) отказывать в выдаче такой лицензии; или

(4) устанавливать дополнительные условия и ограничения для любой выданной лицензии и налагать административные взыскания.

(3) Апелляционные жалобы.

(1) Лицо, в отношении которого было вынесено заключение о *доказанности обвинения*, имеет право подать апелляционную жалобу в суд соответствующей юрисдикции. Апелляционная жалоба должна быть подана с направлением письменного уведомления на имя суда соответствующей юрисдикции в течение 30 дней с момента вручения лицу полного текста решения. В этом уведомлении должны излагаться основания для подачи апелляционной жалобы.

(2) Решение по апелляционной жалобе выносится на основании протокола, подготовленного в соответствии со Статьей 4.5 (Е). Единственными вопросами, которые будут рассматриваться судом соответствующей юрисдикции применительно к апелляционной жалобе, являются:

- (а) постановления суда относительно ходатайств или возражений, которые не были сняты ответчиком в ходе судебного разбирательства;
- (б) очевидные ошибки в протоколе; и
- (в) вопросы юрисдикции.

(3) Суд соответствующей юрисдикции имеет право подтвердить, отменить, изменить полностью или частично решение Министра или направить дело обратно для повторного судебного разбирательства. Решение суда соответствующей юрисдикции по апелляционной жалобе является окончательным.

Административные взыскания

Подраздел 4 (Б)

Статья 4.6 Полномочия налагать административные взыскания.

Министр или назначенный Министром офицер по проведению слушаний имеют право определять административное взыскание, налагаемое на любое лицо, признанное виновным в нарушении Титула или иных положений законодательства [название государства], если такие полномочия установлены настоящим Титулом или другими положениями законодательства [название государства].

Статья 4.7 Порядок наложения административных взысканий.

(А) Лицу, подозреваемому в правонарушении, за совершение которого может быть наложено административное взыскание, должно быть направлено обоснованное уведомление о подозреваемом нарушении и должна быть предоставлена возможность быть заслушанным в суде. Это лицо имеет право в течение 30 дней с момента получения письменного уведомления потребовать проведения слушания и представить в суд письменные объяснения или иные доказательства. При предъявлении требования о проведении слушания в суде это лицо должно быть уведомлено о времени и месте проведения слушания.

(Б) Офицер по проведению слушаний рассматривает все показания в папке «Дело», а также показания или заявления лица, подозреваемого в совершении правонарушения, и любые улики или свидетельские показания, представленные на слушании.

(В) В случае, если офицер по проведению слушаний приходит к выводу о том, что это лицо не совершило правонарушения, обвинение снимается.

(Г) В случае, если офицер по проведению слушаний приходит к выводу о том, что лицо совершило правонарушение, он имеет право наложить административное взыскание. При определении размера административного взыскания офицер по проведению слушаний исходит из рекомендаций, установленных Министром; характера, обстоятельств, размеров и степени тяжести нарушения; меры виновности нарушителя (напр., нарушение имело международный характер); действия, предпринятые нарушителем для предотвращения другого нарушения; нарушения, ранее совершенные нарушителем; способность нарушителя возместить ущерб от нарушения; и иные отягчающие или смягчающие обстоятельства.

(Д) Офицер по проведению слушаний имеет право сделать предупреждение в том случае, если:

(1) это первое правонарушение, совершенное нарушителем;

(2) *судоводитель своевременно исправляет нарушение (напр., осуществляет ремонт неисправного оборудования или возмещает недостающие элементы оборудования);

(3) совершено не более двух правонарушений;

(4) нарушитель не получал предварительных письменных предупреждений в течение года до совершения правонарушения; и

(5) правонарушение не повлекло за собой морского происшествия или морского инцидента.

(Е) Офицер по проведению слушаний выносит решение в письменной форме на основе зафиксированных в протоколе доказательств. Копия решения, в том числе с указанием определенного размера взыскания, предоставляется нарушителю.

(Ж) Лицо, на которое налагается административное взыскание, имеет право подать Министру апелляционную жалобу на решение офицера по проведению слушаний. Апелляционная жалоба должна быть подана в письменной форме в течение 30 дней с момента получения лицом решения офицера по проведению слушаний. Министр имеет право подтвердить или отменить решение, а также уменьшить размер взыскания. Решение Министра является окончательным.

(З) Министр имеет право осуществлять возврат средств или освобождать нарушителя от уплаты штрафа, наложенного в качестве административного взыскания согласно настоящей статье, если:

(1) заявление о возврате средств или освобождении от уплаты сделано в течение одного года с момента уплаты штрафа; и

(2) Министр делает вывод о незаконности, неправомерности или чрезмерности наложенного взыскания.

Статья 4.8 Сбор административных взысканий.

(А) После окончательного утверждения административного взыскания, лицо, на которое наложено это взыскание, обязано уплатить сумму штрафа [название государства].

(Б) В случае неуплаты, Министр юстиции (обращается) по поводу сбора взыскания в национальную судебную систему.

(В) Министр может отказать в возобновлении регистрационного свидетельства на судно или лицензии, выданной на имя этого лица, до уплаты штрафа.

Статья 4.9 Полномочия на направление дел о нарушении уголовного законодательства для проведения преследования в уголовном порядке.

(А) Любое лицо, которое, находясь в юрисдикции [название государства], предпринимает попытку совершения, принуждает другое лицо к совершению или если действия этого лица приводят к совершению любого правонарушения, описанного в настоящем Титуле, несет административную ответственность в размере [указание соответствующей санкции]. Министр принимает решение относительно возможности направления дела Министру юстиции для проведения уголовного преследования по делу. В зависимости от характера нарушения, по делу может одновременно проводиться административное разбирательство и уголовное преследование. В случае, если нарушение настоящего Титула определяется как имеющее международный характер, Министр имеет право наложить административное взыскание и направить дело о нарушении [Министру юстиции] для проведения уголовного преследования по делу. Министр оказывает все необходимое содействие Министерству юстиции в целях обеспечения своевременного и тщательного проведения преследования по факту нарушений настоящего Титула.

(Б) Командующий, действуя через Министра, направляет дело Министру юстиции для проведения преследования в уголовном порядке. В сопроводительном документе указывается, какие законы и директивы были нарушены, и даются рекомендации относительно судебного преследования, которое должно быть начато Министром юстиции. Командующий также обеспечивает сотрудничество персонала Военно-Морских Сил с работниками Министерства юстиции в подготовке и проведении преследования по фактам нарушений уголовного законодательства, если такие нарушения имели место.

Статья 4.10 Продолжающиеся нарушения. Лицо, владелец, фрахтователь, *судоводитель или представитель судовладельца, нарушивший любое из положений

настоящего Титула, обязан выплатить Военно-Морским Силам сумму административного взыскания за каждый день, в течение которого нарушение имело место, кроме случаев, когда это вступает в противоречие с настоящим Титулом или любым другим законом [название государства].

Статья 4.11 Возмещение расходов по хранению и уходу за имуществом и иных расходов. Любое лицо, на которое наложено административное взыскание в связи с нарушением законодательства [название государства] или обвиняемое в таком нарушении, несет ответственность перед Министром за возмещение расходов, понесенных при хранении, содержании и обслуживании любого имущества, конфискованного в связи с нарушением.

Статья 4.12. Пересмотр решения о наложении административного взыскания. Любое лицо, на которое наложено административное взыскание, имеет право на пересмотр своего дела в соответствующем суде на территории [название государства] при условии подачи ходатайства об этом в течение 30 дней с момента наложения административного взыскания. Суд аннулирует решение о факте нарушения и наложении административного взыскания, если, по мнению суда, это решение не подкреплено достаточно вескими доказательствами.

Статья 4.13. Удержание таможенного сертификата, разрешающего выход судна. В том случае, когда на любого владельца, *судоводителя или лицо, командующее судном, в соответствии с положениями настоящей главы наложено административное взыскание, или если есть достаточные основания полагать, что такое взыскание может быть наложено в связи с нарушением любой статьи настоящего Титула, Командующий имеет право отказать в выдаче или отозвать таможенный сертификат, разрешающий выход судна, наличие которого требуется Главой 5. Таможенный сертификат, который

был отозван или в выдаче которого было отказано в соответствии с настоящей статьей, может быть выдан после оформления таможенной залоговой или иной гарантии, которую Министр сочтет удовлетворительной.

5. ТАМОЖЕННЫЙ КОНТРОЛЬ И КОНТРАБАНДА

ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ ГЛАВЫ

Принятие и претворение в жизнь таможенного законодательства прибрежными государствами обеспечивает получение доходов от импорта и, в некоторых случаях, от экспорта товаров, продуктов производства и предметов торговли. Получаемые от международной торговли доходы являются жизненно важными для большинства прибрежных государств. Настоящая глава служит общим руководством по наделению Военно-Морских Сил полномочиями в осуществлении таможенного контроля. Кроме этого, эта глава предоставляет Военно-Морским Силам полномочия по обеспечению контроля за соблюдением законов, связанных с провозом товаров контрабандным путем. В общем случае, контроль за соблюдением законов по борьбе с контрабандой означает ограничение или запрещение ввоза определенных видов товаров на территорию государства. Эта глава не содержит положений о создании независимой службы, наделенной полномочиями по обеспечению контроля за соблюдением таможенных законов, подобной той, которая существует в Соединенных Штатах в составе Таможенной службы США. Те, кто будут использовать настоящий Титул, могут при желании создать такую службу, руководствуясь моделью, принятой в США или в какой-либо иной стране.

Торговля наркотиками рассматривается в Главе 6.

БЕРЕГОВАЯ ОХРАНА США

Хотя ведомством, выполняющим основные обязанности по сбору таможенных пошлин, является Таможенная служба Соединенных Штатов, Береговая охрана США также несет ответственность за предотвращение про-

воза товаров контрабандным путем на море. Необходимость подавления контрабандных операций была одной из исторических причин формирования в 1790 году первого флота таможенных катеров Береговой охраны США. В настоящее время Береговая охрана США в законодательном порядке наделена полномочиями по обеспечению контроля за соблюдением всех законов, связанных с таможенными операциями, а ее офицеры и старшины могут исполнять обязанности таможенных чиновников. При выполнении этих обязанностей по обеспечению контроля за соблюдением законодательства, Береговая охрана США действует в сотрудничестве с Таможенной службой и Федеральным бюро расследований.

МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО

Вопросы таможенного контроля и обязанности государства и капитанов судов рассматриваются в нескольких международных конвенциях, с которыми читателю рекомендуется ознакомиться. Отметим, что в соответствии со Статьей 21 и Статьей 33 Конвенции по морскому праву 1982 года прибрежные государства наделяются полномочиями по регулированию, предотвращению и наказанию нарушений их таможенных и фискальных законов в пределах их территориального моря и прилежащей зоны.

Ниже приводятся примерные законодательные формулировки по этому вопросу.

Таможенный контроль и провоз товаров контрабандным путем

Статья 5.1 Определения.

В целях настоящей главы используются следующие определения:

Прибытие судна. Словосочетание

«прибытие судна» означает то время, когда судно впервые останавливается, на якоре или в доке, в любой гавани в пределах таможенной территории [название государства].

Контрабанда. В понятие «контрабанда» входят наркотические средства, огнестрельное оружие, фальшивые деньги или ценные бумаги, или иные предметы, хранимые или перевозимые в нарушение законодательства [название государства].

Отбытие судна. Словосочетание «отбытие судна» означает то время, когда судно отплывает в свой прямой рейс и продолжает его, более не заходя с целью остановки в гавань, из которой оно отывает.

Товары. Под термином «товары» понимается любой товар, продукт производства или предмет торговли, который может быть в законном порядке ввезен на территорию [название государства] после уплаты сбора.

Лицо. Под термином «лицо» понимается любое физическое лицо (независимо от того, является ли оно полноправным гражданином или националом [название государства]), любая корпорация, товарищество, ассоциация или любая иное юридическое лицо, а также любое национальное, местное или иностранное правительство, либо любое подразделение такого правительства.

Статья 5.2 Применимость.

В соответствии с нижеследующим, настоящая глава распространяется на:

(A) имеющее отношение к [название государства] судно или лицо, которое, независимо от своего места нахождения, ввозит или предпринимает попытку ввезти на территорию [название государства] товары или контрабанду;

(Б) иностранное судно или лицо, которое, находясь в прилежащей зоне или в районе осуществления таможенных законов в открытом море [название государства], ввозит или предпринимает попытку ввезти на территорию [название государства] товары или контрабанду;

(В) иностранное судно или лицо, которое, находясь в открытом море (за пределами территориальных вод), ввозит или предпринимает попытку ввезти на территорию [название государства] товары или контрабанду, если государство флага дает согласие на принуждение к исполнению таможенного законодательства [название государства] или отказывается от возражений в связи с принуждением к исполнению этого законодательства; и

(Г) не имеющее национальности судно или судно, приравненное к таковому, и лица, находящиеся на борту этого судна, независимо от его места нахождения и гражданства этих лиц, в случае, если это судно ввозит или предпринимает попытку ввезти на территорию [название государства] товары или контрабанду.

Статья 5.3 Директивы.

В соответствии с общими полномочиями Министра на издание директив, Министр имеет право образовать временный район осуществления таможенных законов в открытом море не более чем в пятидесяти морских милях по прямой линии от внешней границы прилежащей зоны [название государства].

(А) Для образования временного района осуществления таможенных законов в открытом море, Министр должен обнаружить, что судно (суда) остается (-ются) на некотором расстоянии от берега [название государства] с целью незаконного ввоза на территорию [название государства] или незаконного вывоза с территории [название го-

сударства] любых товаров или контрабанды в нарушение положений настоящей главы.

(Б) Во всех случаях, когда Министр обнаруживает, что обстоятельства, приведшие к объявлению этой зоны районом осуществления таможенных законов в открытом море, более не имеют места, Министр реформирует район осуществления таможенных законов в открытом море.

Статья 5.4 Правоохранительная функция.

(А) В соответствии с правами и ограничениями, указанными в Главе 3, офицер, осуществляющий общие правоохранительные функции, может в любой момент времени остановить, остановить и вступить на любое судно, подпадающее под юрисдикцию [название государства], предпринять необходимые действия в целях обеспечения контроля за соблюдением положений законодательства [название государства], настоящей главы и любых директив, изданных на основании настоящей главы, и осуществить любые процессуальные действия по указанию компетентного офицера или суда соответствующей юрисдикции. Офицер, осуществляющий общие правоохранительные функции, имеет право подниматься на судно для проверки манифеста на грузы и иных бумаг и документов, а также для проведения досмотра, проверки и обыска судна и находящихся на его борту лиц и предметов торговли.

(Б) Офицеры, осуществляющие общие правоохранительные функции, имеют право конфисковывать и опечатывать любые подлежащие конфискации судно, товары или контрабанду, арестовывать любое подлежащее аресту лицо в силу любого связанного с таможенным контролем или контрабандой закона или директивы и применять минимально необходимые силовые меры для указанных конфискаций или ареста. Конфискованные суда и арестованные лица пере-

даются таможенной службе для проведения преследования и вынесения решения по делу.

(В) Кроме контроля за соблюдением положений настоящей главы и иных имеющихся отношение законов и директив [название государства], Военно-Морские Силы осуществляют подготовку документации, необходимой для подтверждения факта или фактов нарушения настоящей главы, законодательства [название государства] или директивы. Военно-Морские Силы не имеют полномочий определять меру наказания за нарушение таможенного законодательства или законов по борьбе с контрабандой.

Статья 5.5 Обязанности и запрещенные действия.

(А) К судам и лицам, действия которых подлежат контролю в соответствии с настоящей главой, предъявляется требование о соблюдении положений этой главы, таможенных законов [название государства] и директив, изданных Таможенной службой [название государства], а также о выполнении приказов, изданных офицерами, осуществляющими общие правоохранительные функции.

(Б) Суда и лица, подпадающие под юрисдикцию [название государства], не могут, не вступая в противоречие с законом, осуществлять следующие действия:

(1) транспортировать, провозить или перевозить любой предмет контрабандной торговли на палубе, над палубой или иным образом на борту любого судна;

(2) укрывать или хранить любой предмет контрабандной торговли на палубе, над палубой любого судна или на теле любого лица на судне; или

(3) использовать любое судно в целях облегчения транспортировки, провоза, перевозки, сокрытия, получения, хранения, при-

5. Таможенный Контроль и Контрабанда

обретения, продажи, бартера, обмена или передачи любого предмета контрабандной торговли.

(В) По прибытии любого судна из иностранного порта или места за рубежом или любого иностранного судна из порта или места на территории [название государства] в любой порт или место на территории [название государства], капитан судна немедленно сообщает о факте прибытия в ближайший орган таможенного контроля или начальнику порта. Служащий, получивший это сообщение, может потребовать представления любых документов или бумаг, которые он считает необходимыми для проведения в установленном порядке проверки/досмотра судна, груза, пассажиров или команды.

(Г) Любое судно [название государства], прибывающее на территорию [название государства] из иностранного порта или места за рубежом, и любое иностранное судно, прибывающее в порт на территории [название государства] из другого порта на территории [название государства], из иностранного порта или места за рубежом, в течение [48] часов с момента прибытия судна представляет в таможню манифест на грузы.

(Д) В случае любого судна, находящегося в собственности или под полным контролем и управлением [название государства] или любого из его ведомств сообщение о прибытии и представление манифеста на грузы не требуются. Исключение составляют случаи, когда обратное требуется директивой Министра.

(Е) Ни одно судно, прибывшее в порт на территории [название государства] из иностранного порта или места за рубежом, не имеет права отбыть или предпринять попытку отбытия из порта без сообщения и представления манифеста на грузы в соответствии с требованиями настоящей статьи, за исключение случаев, когда такое отбытие

или попытка отбытия является результатом напряженности, вызванной штормовой погодой, или иной необходимостью. Эти требования не должны предъявляться к судам, просто проходящим через территориальное море [название государства] в обычных обстоятельствах плавания.

(Ж) Капитан любого прибывающего на территорию [название государства] судна, подлежащего таможенному контролю, должен иметь на борту судна манифест на грузы. Манифест на грузы должен быть заполнен полностью и разборчиво и содержать: (1) декларацию груза; (2) декларацию судовых запасов; (3) декларацию вещей команды и (4) список пассажиров. Капитан должен иметь в наличии оригинал и [x] копий манифеста и обязан представлять их по требованию офицера, осуществляющего общие правоохранительные функции.

(З) Любое судно [название государства] обязано получить в [таможенной службе] таможенный сертификат, разрешающий выход из порта, до отправления из порта или места на территории [название государства]:

(1) в иностранный порт или место за рубежом; или

(2) за пределы территориального моря для встречи с судном, подозрительным в отношении контрабанды, или для получения товаров во время плавания за пределами территориального моря.

(И) Любое судно, не являющееся судном [название государства], обязано получить в [таможенной службе] таможенный сертификат, разрешающий выход из порта, до отправления из порта или места на территорию [название государства]:

(1) в иностранный порт или место за рубежом;

(2) в другой порт или место на территории [название государства]; или

(3) за пределы территориального моря для встречи с судном, подозрительным в отношении контрабанды.

Статья 5.6 Санкции.

(А) В соответствии с директивами, изданными Министром, Командующий имеет право отозвать или отказать в возобновлении или выдаче регистрационного свидетельства для любого судна, которое:

(1) используется, использовалось или предназначается к использованию для транспортировки или оказания иной помощи в незаконном ввозе или импортировании на территорию [название государства] любых товаров или контрабанды; или

(2) используется, использовалось или предназначается к использованию для транспортировки или оказания иной помощи в незаконном ввозе или импортировании на территорию любого иностранного государства любых товаров или контрабанды в нарушение действующих законов этого государства, если по законам этого иностранного государства за нарушение законодательства [название государства] предусматривается какое-либо наказание или конфискация; или

(3) из конструкции, оборудования или по характеру проведенных ремонтных работ Военно-Морским Силам очевидно, что судно специально построено или приспособлено к незаконному провозу товаров или контрабанды.

(Б) Любое лицо, нарушившее положения настоящей главы, несет административную ответственность перед [название государства] в размере, не превышающем [указание соответствующей санкции] за каждое нарушение, и подпадает под действие уголовных законов [название государства].

(В) Любое судно, нарушившее положения настоящей главы, может быть задержано

но офицером, осуществляющим общие правоохранительные функции, и вместе с грузом конфисковано в пользу [название государства], если:

(1) оно было построено, приобретено, переоборудовано полностью или частично, находилось на территории [название государства] или в любом ином месте для использования в целях незаконного присвоения доходов или незаконного провоза любых товаров на территорию [название государства]; или

(2) оно имеет регистрационное свидетельство [название государства] и используется или использовалось где-либо для осуществления подобных целей в нарушение положений настоящей главы, или же в его отношении предпринимались попытки такого использования.

(Г) Кроме того, любое имущество, которое используется или предназначается к использованию для совершения или содействия в совершении нарушения положений этой главы, также подлежит задержанию и конфискации.

(Д) Любое судно или имущество, переданное [название государства] в результате любого действия, предпринятого Военно-Морскими Силами в целях обеспечения контроля за соблюдением таможенных законов, переходят в собственность Военно-Морских Сил. Министр может отказать в удовлетворении этого требования и согласовать иные условия передачи, которые будут приемлемыми для него и Таможенной службы.

(Е) Военно-Морские Силы не имеют полномочий определять меру наказания за нарушение таможенного законодательства или законов по борьбе с контрабандой. Военно-Морские Силы получают 25% от суммы всех штрафов, взысканных таможенной службой со всех судов и лиц в результате действий по обеспечению контроля за со-

5. Гаможенный Контроль и Контрабанда

блюдением законодательства, предпринятых или осуществленных Военно-Морскими Силами. Эти отчисления от суммы штрафов должны быть сделаны в течение 60 дней с момента взыскания и не подлежат уменьшению вследствие убытков, понесенных любым другим ведомством [название государства].

6. НАРКОТИЧЕСКИЕ СРЕДСТВА

ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ ГЛАВЫ

В этой главе представлен пример законодательного делегирования Военно-Морским Силам полномочий по обеспечению контроля за соблюдением законов, запрещающих хранение, изготовление и распространение контролируемых веществ. Типовые статьи настоящей главы запрещают сознательное или преднамеренное изготовление, распространение и хранение с целью распространения любых контролируемых веществ любым лицом на борту судна, подпадающего под юрисдикцию государства, осуществляющего контроль за соблюдением законодательства.

БЕРЕГОВАЯ ОХРАНА США

Береговая Охрана США является ведущим ведомством Соединенных Штатов, обеспечивающим контроль за соблюдением запрета на перевозки контролируемых веществ в покрывающих водах и разделяет первенство с Таможенной службой США в проведении в жизнь аналогичных документов в отношении перевозок этих веществ по воздушному пространству над ними. Меньшая по размеру Администрация по контролю за применением законов о наркотиках США также принимает активное участие в проводящихся в Соединенных Штатах операциях по борьбе с наркобизнесом на море, на суше и в воздухе. Эти федеральные ведомства США тесно сотрудничают в осуществлении повседневных операций по борьбе с наркобизнесом в море. В своей деятельности по обеспечению контроля за соблюдением законодательства, все указанные ведомства получают значительную поддержку от Военно-Морских Сил Соединенных Штатов и других видов вооруженных сил Министерства обороны США, в особенности в части розыска и слежки за нарушителями.

Проводящиеся Береговой охраной США таможенные досмотры судов в море показали себя эффективным средством как в пресечении деятельности торговцев наркотиками, так и в обеспечении выполнения запрета на морские перевозки наркотических средств. В случае, если судно, подозреваемое в участии в торговле наркотическими средствами, является неамериканским, Береговая охрана США контактирует с государством флага этого судна и испрашивает разрешения на таможенный досмотр судна, его обыск и применение закона Соединенных Штатов или закона государства флага. (В соответствии с международным правом, такое разрешение может быть выдано только государством флага.) Все контакты Береговой охраны с государством флага осуществляются строго на межправительственном уровне через установленные дипломатические каналы.

Хотя применяемые правовые принципы остаются одними и теми же для всех судов вне зависимости от их размера, в общем случае Береговая охрана США обычно не проводит таможенного досмотра торговых судов неограниченного морского плавания в море. Инспекцию этих судов лучше оставлять таможенным инспекторам, работающим в портах ввоза. Безусловно, исключения из этого общего правила составляют ситуации, когда существуют конкретные сведения или обоснованные подозрения о ведении на судне незаконной деятельности. Если проведение таможенного досмотра большого торгового судна в море представляется оправданным, Береговая охрана США обычно стремится минимизировать воздействие, которое такой досмотр может оказывать на прохождение судном своего маршрута. Обычно крупным судам требуется всего два раза ненадолго замедлить ход — первый раз для произведения посадки и

6. Наркотические Средства

второй — для высадки бригады Береговой охраны, производящей досмотр. Часто такие суда конвоируются до захода в следующий по расписанию порт и досмотр проводится по прибытии.

По завершении любого проводившегося в море таможенного досмотра иностранного судна флага, в ходе которого была обнаружена контрабанда, Береговая охрана США стремится в кратчайшие сроки довести полные результаты таможенного досмотра до сведения государства флага, независимо от того, проводился ли досмотр по распоряжению государства флага или с разрешения капитана судна.

МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО

То, какие полномочия по борьбе с морской торговлей наркотическими средствами предоставляются международным правом, можно найти как в Конвенции ООН о морском праве 1982 года, так и в Конвенции ООН о пресечении незаконной торговли наркотическими средствами и психотропными веществами 1988 года (также известной как «Венская конвенция» 1988 года). В Конвенции 1982 года о морском праве этот вопрос рассматривается в двух статьях. Статья 27 на борту иностранных судов вводится уголовная юрисдикция, а Статья 108 посвящена конкретно вопросу незаконных перевозок наркотических средств и психотропных веществ в открытом море. Статья 17 Венской конвенции 1988 года в значительной мере усиливает Статью 108 Конвенции о морском праве 1982 года. Основной задачей Статьи 17 является максимизация сотрудничества между государствами в пресечении незаконных морских перевозок «в соответствии с международным морским правом».

В соответствии со Статьей 17.9 Венской конвенции 1988 года, многие государства также широко используют двусторонние и многосторонние соглашения с другими странами в целях повышения операционной

эффективности своих действий по пресечению незаконных морских перевозок наркотических средств. Эти соглашения могут принимать различные формы, варьируя от постоянно действующих формальных соглашений до устных договоренностей, заключаемых для каждого отдельного случая, и описывать большое число различных аспектов правоохранительной деятельности, включая обмен персоналом, осуществляющим правоохранительную деятельность, разрешение на совершение пролетов, доступ в территориальные воды, совместные операции и распоряжения государства флага о проведении досмотра, обыска, и, при наличии достаточных оснований, конфискации имущество и задержания людей.

Ниже приводятся примерные законодательные формулировки по этому вопросу.

Торговля наркотическими средствами

Статья 6.1 Определения.

В целях настоящей главы используются следующие определения:

Контролируемое вещество. Под термином «контролируемое вещество» понимается любое наркотическое средство или иное вещество, указанное в [директивах, изданных Министром, отвечающим за регулирование операций с контролируемыми веществами].

Лицо. Под термином «лицо» понимается любое физическое лицо (независимо от того, является ли оно полноправным гражданином или националом [название государства]), любая корпорация, товарищество, ассоциация или любая иное юридическое лицо, а также любое национальное, местное или иностранное правительство, либо любое подразделение такого правительства.

Статья 6.2 Применимость.

В соответствии с нижеследующим, настоящая глава распространяется на:

(А) имеющее отношение к [название государства] судно или лицо, которое, независимо от своего места нахождения, ввозит или предпринимает попытку ввезти на территорию [название государства] контролируемое вещество;

(Б) иностранное судно или лицо, которое, находясь в притежащей зоне или в районе осуществления таможенных законов в открытом море [название государства], ввозит или предпринимает попытку ввезти на территорию [название государства] контролируемое вещество;

(В) иностранное судно или лицо, которое, находясь в открытом море (за пределами территориальных вод), ввозит или предпринимает попытку ввезти на территорию [название государства] контролируемое вещество, если государство флага дает согласие на принуждение к исполнению таможенного законодательства [название государства] или отказывается от возражений в связи с принуждением к исполнению этого законодательства; и

(Г) не имеющее национальности судно или судно, приравненное к таковому, и лица, находящиеся на борту этого судна, независимо от его место нахождения и гражданства этих лиц, в случае, если это судно ввозит или предпринимает попытку ввезти на территорию [название государства] контролируемое вещество.

Статья 6.3 Директивы.

(А) В соответствии с общими полномочиями Министра на издание директив, Министр [отвечающий за регулирование операций с контролируемыми веществами] устанавливает пять списков контролируемых

веществ, называемых списками I, II, III, IV и V. Министр [отвечающий за регулирование операций с контролируемыми веществами] издает директивы, указывающие, к какому списку относятся различные наркотические средства и какие требования существуют к их использованию и контролю за ними. Списки могут обновляться и публиковаться на ежегодной основе.

(Б) Наркотическое средство или иное вещество не могут быть отнесены ни к одному из списков до вынесения заключения о соответствии этого наркотического средства или иного вещества этому списку, кроме случаев, когда требование о контроле содержится в обязательствах [название государства] по международному договору, конвенции или протоколу и случаев обнаружения непосредственного предшественника. Критерии отнесения к каждому из списков устанавливаются ниже в Статье 6.3Б(1) по (5) включительно.

(1) Список I.

(а) Наркотическое средство или иное вещество предоставляет значительные возможности злоупотребления.

(б) Наркотическое средство или иное вещество в настоящее время не имеет применения в медицинской практике [название государства].

(в) В отношении этого наркотического средства или иного вещества не существует принятых правил безопасного применения под наблюдением врача.

(2) Список II.

(а) Наркотическое средство или иное вещество предоставляет большие возможности злоупотребления.

6. Наркотические Средства

(б) Наркотическое средство или иное вещество в настоящее время имеет применение в медицинской практике [название государства] или на его применение в медицинской практике накладываются строгие ограничения.

(в) Злоупотребление наркотическим средством или иным веществом может привести к серьезной психологической или физической зависимости.

(3) Класс III.

(а) Наркотическое средство или иное вещество предоставляет меньшие возможности для злоупотребления, чем наркотические средства или иные вещества, относящиеся к спискам I или II.

(б) Наркотическое средство или иное вещество в настоящее время имеет применение в медицинской практике [название государства].

(в) Злоупотребление наркотическим средством или иным веществом может привести к умеренной или небольшой физической зависимости или к сильной психологической зависимости.

(4) Класс IV.

(а) Наркотическое средство или иное вещество предоставляет меньшие возможности для злоупотребления, чем наркотические средства или иные вещества, относящиеся к классу III.

(б) Наркотическое средство или иное вещество в настоящее время имеет применение в медицинской практике [название государства].

(в) Злоупотребление наркотическим средством или иным веществом может привести к ограниченной физической или психологической зависимости, проявляющейся в меньшей степени, чем в случае наркотических средств или иных веществ, относящихся к классу III.

(5) Класс V.

(а) Наркотическое средство или иное вещество предоставляет меньшие возможности для злоупотребления, чем наркотические средства или иные вещества, относящиеся к классу IV.

(б) Наркотическое средство или иное вещество в настоящее время имеет применение в медицинской практике [название государства].

(в) Злоупотребление наркотическим средством или иным веществом может привести к ограниченной физической или психологической зависимости, проявляющейся в меньшей степени, чем в случае наркотических средств или иных веществ, относящихся к классу IV.

Статья 6.4 Правоохранительная функция.

(А) В соответствии с правами и ограничениями, указанными в Главе 3, офицер, осуществляющий общие правоохранительные функции, может в любой момент времени окликнуть, остановить и вступить на любое судно, подпадающее под юрисдикцию [название государства], предпринять необходимые действия в целях обеспечения контроля за соблюдением положений законодательства [название государства], настоящей главы и любых директив, изданных на основании настоящей главы, и осуществить лю-

бые процессуальные действия по указанию компетентного офицера или суда соответствующей юрисдикции.

(Б) Офицеры, осуществляющие общие правоохранительные функции, имеют право конфисковывать и опечатывать любые подлежащие конфискации судно, контролируемые вещества, товары или контрабанду, арестовывать любое подлежащее аресту лицо в силу любого закона или директивы, связанных с контролируемыми веществами, таможенным контролем или контрабандой, и применять минимально необходимые силовые меры для указанных конфискаций или ареста. Конфискованные суда и арестованные лица передаются таможенной службе для проведения преследования и вынесения решения по делу.

(В) Кроме контроля за соблюдением положений настоящей главы и иных имеющихся отношение законов и директив [название государства], Военно-Морские Силы осуществляют подготовку документации, необходимой для подтверждения факта или фактов нарушения настоящей главы, закона или директивы [название государства].

Статья 6.5 Обязанности и запрещенные действия.

(А) К судам и лицам, действия которых подлежат контролю в соответствии с настоящей главой, предъявляется требование о соблюдении положений этой главы, законов [название государства] и директив, изданных Таможенной службой [название государства] или иным уполномоченным на это ведомством [название государства], а также о выполнении приказов, изданных офицерами, осуществляющими общие правоохранительные функции.

(Б) Ни одно лицо, находящееся на борту судна [название государства], или на борту любого судна, на которое распространяется действие этой главы, или являющееся граж-

данином или иностранцем-резидентом [название государства], находящимся на борту любого судна, не может, не вступая в противоречие с законом, сознательно или преднамеренно хранить контролируемое вещество, кроме тех случаев, когда такое вещество было получено непосредственно от или в соответствии с действительным рецептом или указанием врача, действовавшего в рамках профессиональной практики.

(В) Ни одно лицо не может, не вступая в противоречие с законом, вносить на борт или хранить на борту любого судна, летательного аппарата или любого аппарата на авианесущем корабле, прибывающего или отбывающего из [название государства] или с таможенной территории [название государства], контролируемое вещество или наркотическое средство, кроме тех случаев, когда такое вещество или наркотическое средство является законной частью груза, указанной в манифесте на грузы, или частью официальных запасов судна, летательного или иного аппарата.

(Г) Ни одно лицо, находящееся на борту судна [название государства], или на борту любого судна, на которое распространяется действие этой главы, или являющееся гражданином или иностранцем-резидентом [название государства], находящимся на борту любого судна, не может, не вступая в противоречие с законом, сознательно или преднамеренно изготавливать или распространять контролируемое вещество или хранить его с целью изготовления или распространения. Это положение не распространяется на компании регулярного судоходства, зафрахтованные суда и их служащих, которые законным образом хранят или распространяют контролируемое вещество при обычных обстоятельствах ведения дел компаний-перевозчика, а также на суда, находящиеся на службе [название государства] или лиц, находящихся на борту таких судов, которые законным образом хранят или распространяют контролируемое вещество при обыч-

6. Наркотические Средства

ных обстоятельствах исполнения этим лицом своих обязанностей, если это контролируемое вещество является частью груза, указанной в манифесте на грузы и предназначено для законного ввоза в страну назначения для научных, медицинских или иных не противоречащих закону целей.

Статья 6.6 Санкции.

(А) Любое лицо, нарушившее Статью 6.5 (А) или (Б), несет административную ответственность перед [название государства] в размере не более [указание соответствующей санкции] за каждое нарушение.

(1) В случае нарушения Статьи 6.5 (В) или (Г) в отношении наркотического средства, относящегося к списку I или II, лицо, совершившее такое нарушение, может быть приговорено к тюремному заключению сроком не более пятнадцати лет и/или к уплате штрафа в размере не более [указание соответствующей санкции].

(2) В случае нарушения Статьи 6.5 (В) или (Г) в отношении контролируемого вещества, отличного от наркотических веществ, относящихся к спискам I или II, лицо, совершившее такое нарушение, приговаривается к тюремному заключению сроком не более [указание соответствующей санкции] и/или к уплате штрафа в размере не более [указание соответствующей санкции].

(3) Любое лицо, обвиняемое в повторном или неоднократном нарушении положений настоящей главы, может быть приговорено к тюремному заключению на срок в два раза больше того, который обычно назначается в случае первого нарушения, и/или к уплате штрафа в двухкратном размере.

(Б) Любое судно, нарушившее положения настоящей главы, может быть задержано офицером, осуществляющим общие правоохранительные функции, и быть конфи-

сковано вместе с грузом в пользу [название государства], если это судно:

(1) было построено, приобретено, переоборудовано полностью или частично или находилось на территории [название государства] или в любом ином месте для использования в целях незаконного провоза любых товаров на территорию [название государства]; или

(2) внесено в судовой регистр [название государства] и используется или использовалось где-либо для осуществления подобных целей в нарушение положений настоящей главы, или же в его отношении предпринимались попытки такого использования; это судно, вместе со своим грузом, задерживается и конфискуется в пользу [название государства] или иностранного правительства, если такого задержания или конфискации еще не состоялось.

(В) Кроме того, любое имущество, которое используется или предназначается к использованию для совершения или содействия в совершении нарушения положений этой главы, также подлежит задержанию и конфискации.

(Г) Любое судно или имущество, переданное [название государства] в результате любого действия, предпринятого Военно-Морскими Силами в целях обеспечения контроля за соблюдением законов о контролируемых веществах, переходят в собственность Военно-Морских Сил. Министр может отказать в удовлетворении этого требования и согласовать иные условия передачи, которые будут приемлемыми для него и Таможенной службы.

(Д) Военно-Морские Силы не имеют полномочий определять меру наказания за нарушение законов о контролируемых веществах. Военно-Морские Силы получают 25% от суммы всех штрафов, взысканных таможенной службой со всех судов и лиц в результате действий по обеспечению кон-

троля за соблюдением законодательства, предпринятых или осуществленных Военно-Морскими Силами. Эти отчисления от суммы штрафов должны быть сделаны в течение 60 дней с момента взыскания и не подлежат сокращению вследствие убытков, понесенных любым другим ведомством [название государства].

7. ИММИГРАЦИЯ

ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ ГЛАВЫ

В настоящей главе представлены статьи, дающие Военно-Морским Силам право осуществлять контроль за соблюдением внутренних иммиграционных законов государства, а также требований, содержащихся в международных соглашениях по связанным с этим вопросам. В этих статьях Министр иммиграции определяется как высшее должностное лицо, осуществляющее основной контроль за соблюдением иммиграционных законов государства, при оказании Военно-Морскими Силами содействия в борьбе с нарушениями иммиграционного законодательства на море.

БЕРЕГОВАЯ ОХРАНА США

Операции Береговой охраны США по борьбе с нарушениями иммиграционного законодательства носят в равной степени гуманитарный и правоохранительный характер. Попытки иммигрантов покинуть свою страну и выехать в Соединенные Штаты обычно связаны с большим риском и значительными трудностями. В большинстве случаев перехваченные на море суда иммигрантов перегружены, непригодны к плаванию, не оснащены основными спасательными средствами и управляются неопытными в мореплавании людьми. Огромное количество спасенных Береговой охраной США иммигрантов погибло бы в море, если бы их суда не были перехвачены.

Подавляющее большинство дел о нарушениях иммиграционного законодательства, с которыми имела дело Береговая охрана США, в действительности начиналось с поисково-спасательных работ. С учетом крайне небезопасных условий, в которых находятся иммигранты, обнаруживаемые Береговой охраной в открытом море, первооче-

редной задачей этого подразделения в соответствии с международным правом является оказание помощи этим морякам-любителям, с отнесением на более поздний срок решения вопроса о статусе и вынесения заключения по делу.

Операции Береговой охраны США по борьбе с нарушениями иммиграционного законодательства, проводящиеся в соответствии с мандатом Президента США, являются практически единственной формой осуществления Береговой охраной США контроля за соблюдением иммиграционного законодательства. Для осуществления этого мандата и в целях предотвращения незаконной иммиграции в Соединенные Штаты по морю, Береговая охрана США действует в тесном сотрудничестве с Государственным департаментом США и Министерством юстиции. Программа США в этой области направлена на предохранение от неконтролируемой иммиграции в Соединенные Штаты и вместе с тем на предотвращение трагических инцидентов на море.

Береговая охрана США не определяет статуса иммигрантов, обнаруженных ей в открытом море. Представители Министерства юстиции США имеют право допрашивать лиц, перехваченных Береговой охраной, в целях выяснения того, будет ли иммигрантам разрешен въезд в Соединенные Штаты.

МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО

В соответствии с международным правом, суверенное государство имеет право осуществлять контроль за теми, кто въезжает на территорию государства, включая его территориальные моря, а также обстоятельствами и условиями въезда (осуществляется ли въезд в соответствии с правом мирного, транзитного или архипелажного прохода).

Соответственно, государство имеет право отказать во въезде любому конкретному физическому лицу.

До провоза на территорию государства физического лица, имеющего намерение прибыть в это государство на постоянное место жительства, необходимо получить разрешение государства на такой провоз. Существуют три общепризнанных исключения, в случае которых государство не имеет права отказать физическому лицу во въезде:

- (1) государство является ближайшим безопасным портом для моряков, спасенных в море;
- (2) ходатайство о предоставлении убежища; и
- (3) соглашения, обязывающие государство принимать физических лиц, удовлетворяющих определенным критериям.

Статья 33 Протокола 1967 года, касающегося статуса беженцев, вводит принцип, известный под названием «*non refoulement*» или «без возврата». Согласно этому принципу, государство не может насильственно вернуть находящееся на его территории физическое лицо в другое государство, где это физическое лицо может подвергнуться преследованиям по политическим, религиозным, этническим или расовым мотивам. Лицо, заявляющее о таком преследовании, считается подавшим ходатайство о предоставлении убежища, которое государство, на основании международного права, обязано рассмотреть. Государство не обязано предоставлять убежище лицам, покидающим свою родину исключительно по экономическим, социальным или личным причинам.

Ниже приводятся примерные законодательные формулировки по этому вопросу.

Иммиграционные положения

Статья 7.1 Определения.

В целях настоящей главы используется следующее определение:

Иностранец, проникающий в страну незаконным путем. Под термином «иностраник, проникающий в страну незаконным путем» понимается иностранец, въезжающий или предпринимающий попытку въезда в на территорию [название государства] в любое время и в любом месте, отличных от времени и места, указанных Министром иммиграции.

Статья 7.2 Применимость.

В соответствии с нижеследующим, настоящая глава распространяется на:

(А) имеющее отношение к [название государства] судно или лицо, которое, независимо от своего места нахождения, ввозит или предпринимает попытку ввезти на территорию [название государства] иностранцев, проникающих в страну незаконным путем;

(Б) иностранное судно или лицо, которое, находясь в прилежащей зоне или в районе осуществления таможенных законов [название государства] в открытом море, ввозит или предпринимает попытку ввезти на территорию [название государства] иностранцев, проникающих в страну незаконным путем;

(В) иностранное судно или лицо, которое, находясь в открытом море (за пределами территориальных вод), ввозит или предпринимает попытку ввезти на территорию [название государства] иностранцев, проникающих в страну незаконным путем, если государство флага дает согласие на принуждение к исполнению иммиграционного законодательства [название государства] или отказывается от возражений в связи с при-

нуждением к исполнению этого законодательства; и

(Г) не имеющее национальности судно или судно, приравненное к таковому, и лица, находящиеся на борту этого судна, независимо от его места нахождения и гражданства этих лиц, в случае, если это судно ввозит или предпринимает попытку ввезти на территорию [название государства] иностранцев, проникающих в страну незаконным путем.

Статья 7.3 Директивы.

В соответствии с общими полномочиями Министра на издание директив, Министр иммиграции имеет право издавать директивы, устанавливающие:

(А) время и место въезда иностранцев на территорию [название государства];

(Б) требования к предоставлению сведений об иностранцах, прибывающих на территорию [название государства]; и

(В) требования к предоставлению отчетных данных об иностранных членах команды для судов, прибывающих на территорию [название государства] или отбывающих с нее.

Статья 7.4 Правоохранительная функция.

(А) В соответствии с правами и ограничениями, указанными в Главе 3, офицер, осуществляющий общие правоохранительные функции, может в любой момент времени охликнуть, остановить и вступить на любое судно, подпадающее под юрисдикцию [название государства], предпринять необходимые действия в целях обеспечения контроля за соблюдением положений законодательства [название государства], настоящей главы и любых директив, изданных на основании настоящей главы, и осуществить любые процессуальные действия по указанию

компетентного офицера или суда соответствующей юрисдикции.

(Б) Офицеры, осуществляющие общие правоохранительные функции, имеют право конфисковывать и опечатывать любое подлежащее конфискации судно и арестовывать любое подлежащее аресту лицо в силу любого иммиграционного закона или директивы и применять минимально необходимые силовые меры для указанных конфискаций или ареста. Конфискованные суда и арестованные лица передаются Иммиграционной службе или иному уполномоченному ведомству для проведения преследования и вынесения решения по делу.

(В) Кроме контроля за соблюдением положений настоящей главы и иных имеющих отношение законов и директив [название государства], Военно-Морские Силы осуществляют подготовку документации, необходимой для подтверждения факта или фактов нарушения настоящей главы, законодательства [название государства] или директивы.

(Г) Министр юстиции имеет право отложить (приостановить) депортацию любого иностранца, находящегося на территории [название государства], в любую страну, в которой иностранец может подвергнуться преследованиям по расовым, религиозным или политическим мотивам, на такой период времени, который Министр юстиции считает необходимым применительно к этому мотиву.

Статья 7.5 Обязанности и запрещенные действия.

(А) К судам и лицам, действия которых подлежат контролю в соответствии с настоящей главой, предъявляется требование о соблюдении положений настоящей главы, законов [название государства] и директив, изданных Иммиграционной службой [название государства], а также о выполнении приказов, изданных офицерами, осуществляющими

ствляющими общие правоохранительные функции.

(Б) Ни один иностранец не может, не вступая в противоречие с законом, совершать или предпринимать попытку совершения следующих действий:

(1) въезжать на территорию [название государства] в любое время и в любом месте, отличных от времени и места, указанных Министром иммиграции;

(2) уклоняться от допроса или проверки работниками иммиграционной службы; или

(3) въезжать или получать разрешение на въезд на территорию [название государства] посредством представления заведомо ложных или вводящих в заблуждение сведений или преднамеренного скрытия существенного факта.

(В) Ни одно лицо не может, не вступая в противоречие с законом, ввозить или предпринимать попытку ввоза иностранца на территорию [название государства], или сознательно и преднамеренно укрывать или прятать иностранца в каком-либо месте, если это лицо знает, что этот иностранец не получил в установленном порядке разрешения на въезд от работника иммиграционной службы или в соответствии с законодательством не имеет права въезжать на территорию [название государства] или проживать в [название государства].

(Г) Ни одно лицо, включая владельца, капитана, представителя владельца, фрахтователя или консигнатора любого судна или летательного аппарата, не может, не вступая в противоречие с законом, ввозить на территорию [название государства] любого иностранца, не имеющего действующей визы, если такая виза требуется для въезда.

(Д) Ни один владелец, капитан, служащий, или представитель владельца любого

судна или летательного аппарата, осуществляющий ввоз иностранца на территорию [название государства] или предоставляющий иностранцу средства для въезда, не может, не вступая в противоречие с законом, высаживать такого иностранца на территории [название государства] в любое время и в любом месте, отличных от времени и места, указанных Министром иммиграции.

(Е) По прибытии на территорию [название государства] любого судна из любого места за пределами [название государства], владелец, представитель владельца, консигнатор или капитан такого судна представляет работнику иммиграционной службы порта прибытия список, содержащий имена всех иностранцев, находящихся на борту, и любую иную информацию, требующуюся в соответствии с директивами, изданными Министром иммиграции.

(Ж) При обнаружении того, что иностранный член команды незаконным образом высадился с судна на территории [название государства], владелец, представитель владельца, консигнатор или капитан такого судна в письменной форме докладывает об этом работнику иммиграционной службы или офицеру, осуществляющему общие правоохранительные функции, приложив описание такого иностранца и любой информации, которая может помочь его задержанию.

(З) До отбытия любого судна из любого порта на территории [название государства], владелец, представитель владельца, консигнатор или капитан такого судна представляет работнику иммиграционной службы порта список, содержащий имена всех иностранцев, которые были наняты на судно на момент прибытия, но не пойдут в плавание с судном после его отбытия из порта.

Статья 7.6 Санкции.

(А) Любое лицо, нарушившее положения настоящей главы, несет административную ответственность перед [название государства] в размере, не превышающем [указание соответствующей санкции] за каждое нарушение. В случае нарушения положений настоящей главы, лицо, совершившее такое нарушение, может быть приговорено к тюремному заключению сроком не более [указание соответствующей санкции] лет и/или к уплате штрафа в размере не более [указание соответствующей санкции].

(Б) Любое судно, нарушившее положения настоящей главы, может быть задержано офицером, осуществляющим общие правоохранительные функции, и быть конфисковано вместе с грузом в пользу [название государства], если это судно:

(1) было построено, приобретено, переоборудовано полностью или частично или удерживалось (стояло, находилось) на территории [название государства] или в любом ином месте для использования в целях незаконного провоза на территорию [название государства] иностранцев, проникающих в страну незаконным путем; или

(2) внесено в судовой регистр [название государства] и используется или использовалось где-либо для осуществления таких целей в нарушение положений настоящей главы, или же в его отношении предпринимались попытки такого использования.

(В) Кроме того, любое имущество, которое используется или предназначается к использованию для совершения или содействия в совершении нарушения положений этой главы, также подлежит задержанию и конфискации.

(Г) Любое судно или имущество, переданное [название государства] в результате любого действия, предпринятого Военно-

Морскими Силами в целях обеспечения контроля за соблюдением иммиграционных законов, переходит в собственность Военно-Морских Сил. Министр может отказать в удовлетворении этого требования и согласовать иные условия передачи, которые будут приемлемыми для него и Иммиграционной службы.

(Е) Военно-Морские Силы не имеют полномочий определять меру наказания за нарушение иммиграционных законов. Военно-Морские Силы получают 25% от суммы всех штрафов, взысканных Иммиграционной службой или иным уполномоченным ведомством [название государства] со всех судов и лиц в результате действий по обеспечению контроля за соблюдением законодательства, предпринятых или осуществленных Военно-Морскими Силами. Эти отчисления от суммы штрафов должны быть сделаны в течение 60 дней с момента взыскания и не подлежат сокращению вследствие убытков, понесенных любым другим ведомством [название государства].

8. СОХРАНЕНИЕ МОРСКИХ ЖИВЫХ РЕСУРСОВ

ЦЕЛЬ И ЗАДАЧИ ГЛАВЫ

Настоящая глава содержит типовые статьи, определяющие Военно-Морские Силы как орган, отвечающий за соблюдение законов и директив, обеспечивающих регулирование живых морских ресурсов. Следует отметить, однако, что ответственность за принятие законов и директив, направленных на выполнение программы регулирования и сохранения этих ресурсов, лежит на законодательных органах и Министерстве, несущем основную ответственность за рациональное использование природных ресурсов государства.

Настоящий документ посвящен вопросу регулирования морских ресурсов в пределах исключительной экономической зоны государства (ИЭЗ) посредством национального законодательства. Потребность в регулировании рационального использования открытого моря посредством международных соглашений признается и международным сообществом.

БЕРЕГОВАЯ ОХРАНА США

Береговая охрана США разделяет ответственность за обеспечение контроля за выполнением законов США о морском рыболовстве с Национальной службой морского рыболовства (НСМР) США и Национальной администрацией США по океанам и атмосфере (НАОА). В дополнение к исполнению правоохранительных функций, Береговая охрана и НАОА осуществляют совместную разработку национальных планов регулирования морского рыболовства и международных соглашений, направленных на сохранение и рациональное использование запасов рыбы. Обеспечение соблюдения этих нормативных актов и соглашений является необходимым условием достижения

поставленных целей в деле сохранения и рационального использования ресурсов.

Береговая охрана США обеспечивает активный и ощутимый контроль за соблюдением законов в ИЭЗ Соединенных Штатов, используя для этого свое право следить за передвижениями и работой, проводить досмотр и проверку иностранных и отечественных рыболовецких судов в море с целью ознакомления с их деятельностью, оснащением, уловом и судовой документацией. Программа досмотра выполняется таким образом, чтобы причинить минимальные неудобства рыбакам и в то же время обеспечить соблюдение ими всех применимых законов Соединенных Штатов.

Береговая охрана США принимает на себя все больше обязанностей по обеспечению контроля за соблюдением законов о морском рыболовстве за пределами ИЭЗ Соединенных Штатов, уделяя особое внимание регулированию запасов анадромных рыб и видов с колеблющейся численностью популяций. После произошедшего в недавние годы вытеснения иностранных флотилий (флотов) из ИЭЗ Соединенных Штатов, эти флотилии нашли новые рыбопромысловые районы в близлежащих водах, не принадлежащих США, что позволяет им продолжать оказывать косвенное влияние на ресурсы страны. Это влияние было особенно ощутимым в Тихом океане, поскольку иностранные траулеры развивали активную деятельность в «ничейной зоне» центральной части Берингова пролива и вокруг нее — зоне международных вод, ограниченной ИЭЗ США и России.

МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО

В связи с ростом озабоченности происходящим в мировом масштабе сокращением

8. Сохранение морских живых ресурсов

объемов рыболовного промысла, международным сообществом был предпринят ряд попыток затронуть вопросы сохранения и рационального использования морских ресурсов посредством международных договоров и конференций.

В соответствии с международным правом и конкретно с Частью V Конвенции по морскому праву 1982 года (в особенности Статьи 63-67 и 116-120), прибрежное государство имеет право осуществлять суверенные права в целях разведки, эксплуатации, сохранения и регулирования природных живых ресурсов в своей исключительной экономической зоне. Кроме того, Частью VI Конвенции по морскому праву 1982 года и Женевскими конвенциями 1958 года признается суверенитет прибрежного государства в отношении разведки и эксплуатации природных ресурсов, находящихся на или над поверхностью континентального шельфа прибрежного государства. Эти концепции, описанные в Конвенции по морскому праву 1982 года, получили общее признание как часть международного обычного права.

Очень важным недавним достижением в этой области является принятие в 1991 году резолюции Генеральной Ассамблеи ООН о запрещении крупномасштабного использования дрифтерных сетей для рыболовного промысла в открытом море, в которой содержался призыв к поэтапному прекращению использования таких сетей, с введением всемирного моратория к концу 1992 года.

Ниже приведены примерные законодательные формулировки.

Сохранение и регулирование рыбопромыслового ресурсов

Статья 8.1 Определения.

Для целей настоящей главы используются следующие определения:

Анадромные виды. Под термином «анадромные виды» понимаются виды рыб, нерестящиеся в пресных водах или эстуариях рек [название государства] и мигрирующие в океанические воды.

Ресурсы континентального шельфа. Под термином «ресурсы континентального шельфа» понимаются живые организмы любого немигрирующего вида, которые в период рыбного промысла:

(А) находятся в неподвижном состоянии на или под поверхностью морского дна; или

(Б) не способны к передвижению, кроме как находясь в постоянном контакте с морским дном или поддонным слоем.

Рыба. Под термином «рыба» понимаются плавниковые рыбы, моллюски, ракообразные и все прочие формы морской животной и растительной жизни, кроме морских млекопитающих, птиц и высокомигрирующих видов.

Рыболовный промысел. Под термином «рыболовный промысел» понимается:

(А) лов, вылов или заготовка рыбы;

(Б) попытки лова, вылов или заготовки рыбы;

(В) любая иная деятельность, относительно которой можно сделать обоснованное заключение, что ее результатом будет лов, вылов или заготовка рыбы; или

(Г) любые операции на море, предпринятые в целях содействия или подготовки к любому виду деятельности, описанному в подпунктах (А) - (В) настоящего определения.

Рыболовецкое судно. Под термином «рыболовецкое судно» понимается любое судно, лодка, корабль или иное плавсредство, которое используется, оборудовано для

использования или относится к типу, обычно используемому для:

(А) рыболовного промысла; или

(Б) оказания помощи или содействия в море одному и более судам в любом из видов деятельности, имеющем отношение к рыболовному промыслу, в том числе к подготовке, поставкам, хранению, замораживанию, транспортировке или переработке рыбы.

Иностранный рыболовный промысел. Под термином «иностранный рыболовный промысел» понимается рыболовный промысел, ведущийся судном, отличным от судна [название государства].

Высокомигрирующие виды. В понятие «высокомигрирующие виды» входят виды, перечисленные в Приложении I Конвенции по морскому праву 1982 года. К ним относятся, в частности, тунцы, которые на протяжении своего жизненного цикла нерестятся в различных частях океана, мигрируя на огромные расстояния в океанических водах.

Международное соглашение о рыболовном промысле. Под термином «международное соглашение о рыболовном промысле» понимается любой двусторонний или многосторонний договор, конвенция или соглашение, которые имеют отношение к рыболовному промыслу и в котором [название государства] является стороной.

Наблюдатель. Под термином «наблюдатель» понимается любое лицо, которое, в соответствии с директивой или официальным разрешением, обязано или уполномочено находиться на борту иностранного судна, ведущего рыболовный промысел в исключительной экономической зоне [название государства] в целях сохранения и регулирования морских живых ресурсов.

Лицо. Под термином «лицо» понимается любое физическое лицо (независимо от того, является ли оно полноправным гражданином или националом [название государства]), любая корпорация, товарищество, ассоциация или любая иное юридическое лицо, а также любое национальное, местное или иностранное правительство, либо любое подразделение такого правительства.

Статья 8.2 Применимость.

В соответствии с нижеследующим, настоящая глава распространяется на:

(А) имеющее отношение к [название государства] судно и лицо, которое ведет или предпринимает попытку вести рыболовный промысел или получает или предпринимает попытку получить рыбу в пределах ИЭЗ [название государства] или в водах, подпадающих под юрисдикцию [название государства];

(Б) иностранное судно и лицо, которое, находясь на территории [название государства], ведет или предпринимает попытку вести рыболовный промысел или получает или предпринимает попытку получить рыбу в пределах ИЭЗ [название государства] или в иных водах, подпадающих под юрисдикцию [название государства];

(В) иностранное судно или лицо, которое, находясь в открытом море за пределами ИЭЗ, вело, ведет или предпринимает попытку вести рыболовный промысел или получало, получает или предпринимает попытку получить рыбу в пределах ИЭЗ [название государства] или в иных водах, подпадающих под юрисдикцию [название государства], если государство флага дает согласие на принуждение к исполнению законодательства о рыболовном промысле [название государства] или отказывается от возражений в связи с принуждением к исполнению этого законодательства; и

(Г) не имеющее национальности судно или судно, приравненное к таковому, и лица, находящиеся на борту этого судна, независимо от его места нахождения и гражданства этих лиц, в случае, если это судно вело, ведет или предпринимает попытку вести рыболовный промысел или получало, получает или предпринимает попытку получить рыбу в пределах ИЭЗ [название государства] или в иных водах, подпадающих под юрисдикцию [название государства].

Статья 8.3 Директивы.

(А) В соответствии с общими полномочиями Министра на издание директив, Министр издает директивы по вопросам контроля за соблюдением законов о морском рыболовстве.

(Б) Министр по делам ресурсов издает директивы, устанавливающие требования к:

- (1) оборудованию;
- (2) типам и видам промысловых рыб;
- (3) рыбопромысловым сезонам;
- (4) порядку получения разрешений.

(В) Министр и Министр по делам ресурсов разрабатывают директивы о размещении наблюдателей [название государства] на борту иностранных рыболовецких судов, ведущих рыболовный промысел в пределах ИЭЗ [название государства]. Находясь на борту иностранных рыболовецких судов, наблюдатели осуществляют научно-исследовательские, контрольно-правоохранительные и иные функции, которые Министр по делам ресурсов считает необходимыми для выполнения положений настоящей главы.

Статья 8.4 Правоохранительная функция.

(А) В соответствии с правами и ограничениями, указанными в Главе 3, офицер, осуществляющий общие правоохранительные функции, может в любой момент времени окликнуть, остановить и вступить на любое судно, ведущего или предпринимающего попытку вести рыболовный промысел в любом месте, подпадающем под юрисдикцию [название государства] и предпринять все необходимые действия в целях обеспечения контроля за соблюдением положений законодательства [название государства], настоящей главы и любых директив, изданных на основании настоящей главы. Офицеры, осуществляющие общие правоохранительные функции, уполномочены определять ответственность за нарушения, связанные с рыболовным промыслом, и осуществлять любые процессуальные действия по указанию компетентного офицера или суда соответствующей юрисдикции.

(Б) До конфискации и опечатывания любых подлежащих конфискации судов, рыбы и снастей или ареста любого подлежащего аресту лица в силу любого закона или директивы в сфере морского рыболовства, офицеры, осуществляющие общие правоохранительные функции, обязаны получить от Министра особые полномочия. Применение силы против любого иностранного рыболовецкого судна требует предварительного получения разрешения со стороны Министра. Конфискованные суда и арестованные лица передаются в ведение Министра по делам ресурсов для проведения преследования и вынесения решения по делу. Рыба, конфискованная таким образом, может быть реализована в соответствии с приказом в порядке, предписанном директивой Министра по делам ресурсов.

(В) Кроме контроля за соблюдением положений настоящей главы и иных имеющихся отношение законов и директив

[название государства], Военно-Морские Силы осуществляют подготовку документации, необходимой для подтверждения факта или фактов нарушения настоящей главы, закона или директивы [название государства].

(Г) Офицеры, осуществляющие общие правоохранительные функции, имеют право конфисковывать и опечатывать любые подлежащие конфискации судно, снасти и рыбу, арестовывать любое подлежащее аресту лицо в силу любого закона или директивы в сфере морского рыболовства и применять минимально необходимые силовые меры для указанных конфискаций или ареста. Конфискованные суда и арестованные лица передаются в ведение Министра по делам ресурсов для проведения преследования и вынесения решения по делу. Рыба, конфискованная таким образом, может быть реализована в соответствии с приказом в порядке, предписанном директивой Министра по делам ресурсов.

(Д) В соответствии с действующими законами и директивами [название государства], [название государства] осуществляет исключительные полномочия в сфере регулирования рыболовного промысла. Военно-Морские Силы осуществляют встречные правоохранительные полномочия в сфере контроля за следующими видами ресурсов:

(1) всей рыбой в пределах ИЭЗ;

(2) всеми анадромными видами в районе миграции каждого вида за пределами ИЭЗ; однако, эти полномочия в сфере регулирования не могут распространяться на такие виды в периоды, когда они находятся в пределах территориального моря или ИЭЗ любого иностранного государства в той степени, в которой такое море или зона признаются [название государства]; и

(3) всеми ресурсами континентального шельфа [название государства] за пределами его ИЭЗ.

(Е) Исключительные полномочия [название государства] в сфере регулирования рыболовного промысла не распространяются на высокомигрирующие виды рыб.

(Ж) [название государства] может взаимодействовать с другими государствами, занимающимися промыслом высокомигрирующих видов, в целях сохранения и оптимального использования таких видов посредством договоров и иных международных соглашений.

(З) Вся рыба, обнаруженная на борту рыболовецкого судна, конфискованного в связи с фактом нарушения какого-либо из положений настоящей главы, считается пойманной или удерживаемой на судне в нарушение положений настоящей главы, если не будут представлены доказательства обратного.

(И) Если в сезон миграции вида, нерестящегося в пределах пресных вод или эстуариев рек и мигрирующего в океанические воды, судно находится в пределах района миграции этого вида, то обнаруженная на борту этого судна рыба данного вида считается происходящей из [название государства], если не будут представлены доказательства обратного.

Статья 8.5 Обязанности и запрещенные действия.

(А) Ни одно лицо не может, не вступая в противоречие с законом, осуществлять следующие действия:

(1) нарушать любое из положений настоящей главы или любую директиву или разрешение, изданные в соответствии с положениями настоящей главы;

(2) использовать любое рыболовецкое судно для занятий рыболовным промыслом после отзыва или во время приостановления разрешения на ведение рыболовного промысла, выданного в соответствии с настоящей главой;

(3) нарушать любое положение соответствующего международного соглашения о рыболовном промысле, подписанного [название государства] в соответствии с настоящей главой, или любую директиву, изданную в соответствии с этим соглашением;

(4) перевозить, транспортировать, выставлять на продажу, продавать, покупать, импортировать, экспортствовать или содержать на хранении, в ведении или во владении любую рыбу, пойманную или удерживаемую в нарушение положений настоящей главы;

(5) применять силу, оказывать сопротивление, возражать, препятствовать, запугивать или мешать любому наблюдателю, находящемуся на судне в соответствии с положениями настоящей главы;

б) умышленно похищать или без разрешения устранять, наносить ущерб или вносить самовольные изменения в:

(а) орудия лова рыбы, принадлежащие другому лицу, находящемуся в ИЭЗ [название государства] или

(б) рыбу, содержащуюся в таких орудиях лова, или предпринимать попытку сделать это.

(Б) Ни одно судно не может, не вступая в противоречие с законом, вести рыболовный промысел в пределах внутренних вод [название государства], территориального моря [название государства] или в его ИЭЗ, или вести промысел любого анадромного вида рыбы или рыбопромысловых ресурсов континентального шельфа за пределами та-

кой зоны, кроме случаев, когда такой рыбный промысел уполномочивается и проводится в соответствии с находящимся в силе и применимым к данному случаю разрешением, выданным Министром по делам ресурсов.

(В) Ни одно судно [название государства] и ни один владелец судна [название государства] или судоводитель такого судна не может, не вступая в противоречие с законом, прямо или косвенно передавать или предпринимать попытку передать рыбу, лов которой производился [название государства], любому иностранному рыболовецкому судну, если это судно находится в пределах исключительной экономической зоны [название государства], кроме случаев, когда иностранному рыболовецкому судну было выдано, согласно требованиям настоящей статьи разрешение на получение этим судном рыбы соответствующего вида, лов которой производился [название государства].

(Г) Ни одно рыболовецкое судно не может, не вступая в противоречие с законом, действовать в ИЭЗ, не имея разрешения на ведение рыболовного промысла в этой зоне, кроме случаев, когда:

(1) все орудия лова на судне хранятся под палубой или в том месте, в котором они обычно не используются для рыболовного промысла, и в том состоянии, которое не допускает их немедленного использования для рыболовного промысла; или

(2) все орудия лова на судне, хранящиеся иначе, закреплены и укрыты таким образом, чтобы сделать невозможным их использование для рыболовного промысла.

(Д) Ни одно рыболовецкое судно [название государства], ни один владелец любого судна [название государства] или судоводитель такого судна, не может, не вступая в противоречие с законом, вести рыболовный промысел в нарушение международного соглашения о рыболовном про-

мысле между государством и [название государства] или любых директив, изданных в целях выполнения такого соглашения.

(Е) Владелец любого иностранного рыболовецкого судна, в отношении которого применимы законы [название государства] о рыболовном промысле, судоводитель этого судна или любое лицо, находящееся на борту такого судна, обязаны незамедлительно выполнять указания и сигналы, поступившие от уполномоченного лица с целью остановить такое судно; привести судно в указанное место; и обеспечить безопасность уполномоченного лица в проведении досмотра и проверки судна, его оснащения, оборудования, судовой документации и рыбы, а также рыбных продуктов, находящихся на его борту, в целях обеспечения контроля за соблюдением применимых законов о рыболовном промысле.

(Ж) Судоводитель иностранного рыболовецкого судна обязан предоставить сведения о местонахождении судна и любую иную информацию, запрашиваемую уполномоченными лицами в указанный в запросе срок.

(З) Все иностранные рыболовецкие суда должны быть оборудованы средствами связи, указанными в директивах, изданных Министром по делам ресурсов. Любой судоводитель обязан постоянно нести морскую слуховую вахту с использованием [указанный стандартный канал].

(И) При приближении судна или летательного аппарата Военно-Морских Сил или иного судна или летательного аппарата с уполномоченным должностным лицом на борту, судоводитель иностранного рыболовецкого судна, в отношении которого применимы требования настоящей главы, обязан подготовиться к приему сообщений, содержащих указания по исполнению законодательства, в порядке, указанном в дирек-

тивах, изданных Министром [имеющим полномочия в данной области].

(К) При получении сигнала о досмотре судоводитель иностранного рыболовецкого судна, должен предпринять следующие действия:

(1) контролировать передачу сообщений на частотах, перечисленных в директивах, которые были изданы в соответствии с настоящей главой;

(2) немедленно остановиться и лежь в дрейф или выполнить необходимые маневры, чтобы обеспечить безопасность иностранного рыболовецкого судна и содействовать проведению досмотра уполномоченным должностным лицом и досмотровой бригадой или наблюдателем;

(3) предоставить уполномоченному должностному лицу, досмотровой бригаде или наблюдателю безопасный лоцманский трап. Судоводитель обязан обеспечить прочное прикрепление лоцманского трапа к иностранному рыболовецкому судну и соответствие его конструкции требованиям Инструкции 17 Главы V Международной конвенции по безопасности человеческой жизни на море 1974 года;

(4) при необходимости оказания содействия при проведении досмотра или по запросу уполномоченного должностного лица или наблюдателя, предоставить фалреп, спасательный леер и обеспечить освещение трапа; или

(5) предпринять иные необходимые действия для обеспечения безопасности уполномоченного должностного лица и досмотровой бригады и оказания содействия проведению досмотра и проверки.

(Л) Судоводитель любого иностранного рыболовецкого судна и владелец такого судна должны предоставить уполномочен-

8. Сохранение морских живых ресурсов

ным должностным лицам возможность доступа во все помещения, где осуществляются работы или имеют место подготовка или хранение деловых бумаг и документации, в том числе личные жилые помещения и отсеки таких помещений.

(М) Судоводитель любого иностранного рыболовецкого судна и владелец такого судна должны предоставить уполномоченным должностным лицам все судовые бумаги и документацию, имеющие отношение к ведению судном рыболовного промысла, включая документацию по учету производства, журнналы учета рыбопромысловой деятельности, навигационные журналы, акты передачи и квитанции о получении продукции, планы или архивы укладки груза, черновые вычисления или расчеты до исправления, таможенные документы или записи, а также точный план судна, отражающий существующую в настоящее время структуру грузовых и производственных помещений судна.

Статья 8.6 Санкции.

(А) Любое лицо, нарушившее любое из положений настоящей главы, несет административную ответственность перед [название государства] в размере [указание соответствующей санкции].

(Б) Лицо, нарушившее положения настоящей главы, может быть приговорено к лишению свободы на срок не более [указание соответствующей санкции] и/или к штрафу в размере, не превышающем [указание соответствующей санкции].

(В) Любое судно, нарушившее положения настоящей главы, может быть задержано офицером, осуществляющим общие правоохранительные функции.

(Г) Любое судно или имущество, переданное [название государства] в результате любого действия, предпринятого Военно-Морскими Силами в целях обеспечения

контроля за соблюдением законов о морском рыболовстве, переходят в собственность Военно-Морских Сил и могут быть реализованы Военно-Морскими Силами в соответствии с директивой, изданной Министром.

(Д) Военно-Морские Силы не имеют полномочий определять меру наказания за нарушение законов о морском рыболовстве, кроме случаев нарушения директивы, изданной Министром или если это особо оговорено законом. Военно-Морские Силы получают 50% от суммы всех штрафов, взысканных Министром по делам ресурсов или иным уполномоченным ведомством [название государства] со всех судов или лиц в результате действий по обеспечению контроля за соблюдением законодательства, предпринятых или осуществленных Военно-Морскими Силами. Эти отчисления от суммы штрафов должны быть сделаны в течение 60 дней с момента взыскания и не подлежат сокращению вследствие убытков, понесенных любым другим ведомством [название государства].

9. ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНЫЕ ОПЕРАЦИИ

ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ ГЛАВЫ

Настоящая глава содержит основные положения, связанные с общими полномочиями на проведение поисково-спасательных работ. В поисково-спасательные операции (ПСО) входят поиск и оказание помощи лицам, которые нуждаются в такой помощи или в отношении которых существуют опасения, что такая помощь им требуется. Глава содержит статьи, связанные со стандартами судовой отчетности, санкциями за дачу ложного сигнала бедствия, долге капитана оказать помощь людям, терпящим бедствие в море, и долге капитана корабля, ставшего участником столкновения, оказать помощь кораблю, его команде и пассажирам.

БЕРЕГОВАЯ ОХРАНА

Береговая охрана уполномочена проводить поисково-спасательные операции в открытом море, в воздушном пространстве над морем и под водой, а также в судоходных водах Соединенных Штатов. В сфере ее ответственности находятся значительные участки Атлантического, Тихого и Северного Ледовитого океанов.

Целью программы ПСО Береговой охраны является минимизация количества человеческих жертв, телесных повреждений и ущерба имуществу. Для обеспечения эффективности и широкомасштабности ПСО необходима организация и координация выделяемых на них ресурсов.

Посредством автоматизированной системы взаимопомощи при спасении судов (AMBEP) Береговая охрана США стимулирует самостоятельные действия моряков по оказанию помощи своим судам. Кроме этого, Береговая охрана использует свои средства для передачи медицинской

информации и оказания срочной медицинской помощи терпящим бедствие морякам, и содержит системы контроля частот для передачи сигналов бедствия, в том числе сигналов, передаваемых летательными аппаратами и терпящими бедствие в море. Для облегчения планирования поисковых работ ею также содержится и используется автоматизированная система планирования поисковых операций (КАСП).

При решении вопросов организации и порядка проведения поисково-спасательных операций Береговая охрана США опирается на «Руководство по поисково-спасательным операциям» Международной морской организации.

МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО

Все командиры кораблей и летательных аппаратов обязаны оказывать помощь тем, кому грозит опасность потеряться в море. Для выполнения этого давно признанного профессионального долга моряков судам, а при определенных обстоятельствах и летательным аппаратам, разрешается заходить в территориальные воды без разрешения со стороны прибрежного государства, чтобы осуществлять добросовестные действия для оказания экстренной помощи тем, кто находится в опасности или терпит бедствие в море. Это право не связано с правами мирного, транзитного и архипелажного прохода и признается Статьей 18.2 Конвенции ООН по морскому праву 1982 года. Действия по оказанию помощи должны предприниматься добросовестно, а не использоваться в качестве предлога. Это право применяется только тогда, когда факт опасности или бедствия достаточно широко известен, и не распространяется на заход в территориальные воды для проведения поисковых работ.

Признавая, что право на заход в территориальные воды с целью оказания помощи может быть осуществлено без запроса о получении или получения разрешения со стороны прибрежного государства, Соединенные Штаты стремятся уведомить прибрежное государство до захода в его территориальное море для оказания помощи находящимся в опасности, как из соображений международной вежливости, так и для того, чтобы дать сигнал тревоги спасательным силам этого государства.

ПСО и обязанности государства и капитана судна описываются в нескольких международных конвенциях. Государства, являющиеся членами Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, Конвенции по морскому праву 1982 года или Конвенции об открытом море 1958 года, обязаны создавать поисково-спасательные организации. Например,

(А) Инструкция 15 Главы V Конвенции по охране человеческой жизни на море гласит:

«Любое государство-сторона обязуется обеспечить проведение всех необходимых мероприятий для наблюдения за берегом и спасения лиц, терпящих бедствие в море вокруг его берегов. Эти мероприятия должны включать в себя создание, обеспечение функционирования и содержание таких сооружений, устройств и оборудования для поддержания безопасности на море, которые считаются практически осуществимыми и необходимыми исходя из интенсивности морских перевозок и навигационных опасностей, и должны, в максимально возможной степени, предоставлять адекватные средства нахождения и спасения таких лиц.»

(Б) В Статье 12 (2) Конвенции об открытом море 1958 года говорится:

«Каждое прибрежное государство обязано поощрять создание и содержание действенной и эффективной поисково-спасательной службы в сфере безопасности на море и в воздушном пространстве над морем и — если этого требуют обстоятельства — посредством принятия встречных региональных мер взаимодействовать в этих целях с соседними государствами.»

Как в принятой в 1958 году Женевской конвенции об открытом море, так и в Конвенции по морскому праву 1982 года устанавливается, что каждое государство обязано требовать от капитана судна, плавающего под его флагом, в той степени, в которой это может быть осуществлено без серьезного риска для корабля, команды или пассажиров, оказывать помощь любому обнаруженому в море лицу, подвергающему опасности пропасть без вести (затеряться в море), и следовать с максимальной возможной скоростью на спасение лиц, терпящих бедствие, при получении информации о том, что они нуждаются в помощи, в той мере, в которой этого можно ожидать исходя из соображений разумности.

В дополнение к этому, Конвенция по охране человеческой жизни на море требует от капитана любого торгового или частного судна оказывать помощь терпящим бедствие и передавать предупреждения об опасных условиях или иных опасностях, обнаруженных в море.

Кроме того, существует еще ряд конвенций, содержащих важные положения о ПСО, в том числе:

- ◆ Международная конвенция по поиску и спасению на море, 1979 г.
- ◆ Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся помощи и спасения на море, 1910 г.

- ◆ Международная конвенция по спасательным работам (Спасательные работы), 1989 г.

В подразделе ниже приведены примерные законодательные формулировки.

Поисково-спасательные операции

Статья 9.1 Определения.

Для целей настоящей главы используется следующее определение:

Поисково-спасательные операции (ПСО).

Под термином «поисково-спасательные операции» понимается использование имеющихся ресурсов для оказания помощи людям и имуществу, находящимся под угрозой бедствия или фактически терпящих бедствие.

Статья 9.2 Применимость.

Настоящая глава распространяется на лица, суда [название государства] и все прочие суда, которые находятся в водах [название государства]. Положения этой главы могут также применяться к судам, осуществляющим мирный проход.

Статья 9.3 Директивы.

(А) В соответствии с общими полномочиями Министра на издание директив, Министр имеет право издавать директивы, устанавливающие стандарты и порядок отчетности о судах и лицах, которые могут оказаться терпящими бедствие; и издавать другие директивы, необходимые для выполнения этой задачи.

(Б) Командующий [совместно с Министром телекоммуникаций] создает прибрежные радиостанции для связи с моряками в экстременных случаях и в целях обеспечения безопасности. Командующий обеспечивает открытость информации о местонахождении, частотах, позывных сигналах и других

соответствующих аспектах деятельности прибрежных радиостанций.

(В) Если меры, принятые спасателем, капитаном или владельцем судна — участника морского происшествия в водах [название государства], в недостаточной степени устраняют опасности и препятствия судовождению, Командующий имеет право приказать капитану, владельцу и лицам, оказывающим помочь судну:

- (1) привести судно и его груз в конкретное место или зону;
- (2) оказать определенный вид помощи судну или его грузу;
- (3) маркировать судно способом, указанным Командующим; и
- (4) посадить на мель, затопить, переместить или уничтожить судно.

Статья 9.4 Правоохранительная функция

(А) В соответствии с правами и ограничениями, указанными в Главе 3, офицер, осуществляющий общие правоохранительные функции, может в любой момент времени окликнуть, остановить и вступить на любое судно, подпадающее под юрисдикцию [название государства], предпринять все необходимые действия в целях обеспечения контроля за соблюдением положений законодательства [название государства], настоящей главы и любых директив, изданных на основании настоящей главы, и осуществить любые процессуальные действия по указанию компетентного офицера или суда соответствующей юрисдикции.

(Б) Кроме контроля за соблюдением положений настоящей главы и иных имеющих отношение законов и директив [название государства], Военно-Морские Силы осуществляют подготовку документации, необходимой для подтверждения факта

или фактов нарушения настоящей главы, закона или директивы [название государства]. Военно-Морские Силы уполномочены определять меру наказания за нарушение настоящей главы или директивы, изданной в соответствии с настоящей главой.

(В) В целях оказания помощи лицам, судам и летательным аппаратам, терпящим бедствие в открытом море и в воздушном пространстве над открытым морем, а также в водах и в воздушном пространстве над водами, над которыми [название государства] осуществляет свою юрисдикцию, Военно-Морские Силы имеют право:

(1) осуществлять любые необходимые действия для оказания помощи лицам, судам или летательным аппаратам, находящимся в опасности или терпящим бедствие, в том числе заходить для этой цели в территориальное море иностранного государства и осуществлять защиту и спасение имущества;

(2) брать на себя ответственность и защищать все имущество, в спасении которого от морских и воздушных катастроф или наводнений Военно-Морские Силы принимали участие, если на это имущество не претендуют лица, имеющие законное право на его получение или если законом не предусмотрен иной способ распоряжения этим имуществом;

(3) обеспечивать одеждой, пищей, жильем, медикаментами и иными необходимыми продуктами и услугами лиц, которым Военно-Морские Силы оказывают помощь; и

(4) уничтожать или буксировать в порт затонувшие или плавучие предметы, представляющие навигационную опасность.

Статья 9.5 Обязанности и запрещенные действия.

(А) К судам и лицам, действия которых подлежат контролю в соответствии с на-

стоящей главой, предъявляется требование о соблюдении положений этой главы, законов [название государства] и директив, изданных Иммиграционной службой [название государства], а также о выполнении приказов, изданных офицерами, осуществляющими общие правоохранительные функции.

(Б) Капитан или лицо, командующее судном — участником морского происшествия, оказывает необходимую помощь в спасении людей от опасности, возникшей в результате морского происшествия, в той степени, в которой этот капитан или лицо, командующее судном, может сделать это, не подвергая серьезной опасности свое судно или людей, находящихся на его борту.

(В) Владелец, фрахтователь, представитель владельца или судоводитель судна [название государства], имеющие основания полагать (вследствие отсутствия связи с судном, его непоявлением или каким-либо другим инцидентом), что судно могло затеряться в море или подвергнуться опасности, обязано немедленно:

(1) уведомить об этом Военно-Морские Силы; и

(2) использовать все доступные средства для определения статуса судна.

(Г) Лицо, уведомляющее Военно-Морские Силы в соответствии со Статьей 9.5 (В), обязано указать название и регистрационный номер судна, имена лиц на борту и иные сведения, указанные в директивах, изданных Министром.

(Д) Капитан или лицо, командующее судном, обязано оказывать помощь любому обнаруженному лицу, подвергающемуся опасности затеряться в море, в той степени, в которой этот капитан или лицо, командующее судном, может сделать это, не подвергая серьезной опасности свое судно, судно этого лица, или людей, находящихся на борту своего судна или судна этого лица.

(Е) Ни одно частное лицо не может умышленно и сознательно передавать ложный сигнал бедствия в Военно-Морские Силы или вынуждать Военно-Морские Силы предпринимать попытку спасения жизни и имущества, если это лицо знает, что необходимости в помощи нет.

Статья 9.6 Санкции.

(А) Любое лицо, нарушившее любое из положений настоящей главы, несет административную ответственность перед [название государства] в размере не более [указание соответствующей санкции]. Каждый день длящегося нарушения является отдельным нарушением. При решении вопроса о наложении взыскания за несоблюдение нормативных требований и директив, офицер по слушаниям руководствуется инструкциями, обнародованными Министром.

(Б) Частное лицо, которое умышленно и сознательно передает ложный сигнал бедствия в Военно-Морские Силы или, зная, что необходимости в помощи нет, вынуждает Военно-Морские Силы предпринимать попытку спасения жизни и имущества:

(1) виновно в правонарушении, классифицируемом как уголовное преступление, и может быть приговорено к лишению свободы сроком до [указание соответствующей санкции];

(2) подлежит административному взысканию в размере [указание соответствующей санкции]; и

(3) несет ответственность за все издержки, понесенные Военно-Морскими Силами в результате действий этого лица.

10. СУДОВОЖДЕНИЕ

ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ ГЛАВЫ

Целью законов и директив, составляющих эту главу, является обеспечение безопасности посредством предотвращения столкновений судов между собой и со льдинами, посадок на мель, а также гибели людей, ущерба имуществу и вреда окружающей среде, которые могут стать результатом таких происшествий. Настоящая глава состоит из трех подразделов. В подразделе 10(А) представлены определения нескольких используемых в главе терминов и установлены нормативные полномочия по созданию и содержанию системы навигационных знаков, причем в качестве исходной предпосылки здесь понимается, что в целях содействия международной торговле государство будет в максимально возможной степени соотносить свою систему навигационных знаков с системой, принятой Международной ассоциацией маячных служб.

Технические требования к проводке судов обеспечивают то, что суда, заходящие в гавани и другие районы с ограниченными возможностями маневра, находятся под контролем профессионального моряка, очень хорошо знакомого с любыми навигационными опасностями в пределах порта. Согласно подразделу 10 (Б), Министр обязан определять существующие в пределах территориального моря районы, в которых для обеспечения безопасного судовождения и прохода судам необходима помочь лоцмана. Министр уполномочен устанавливать квалификационные требования и размеры лоцманского вознаграждения.

В подразделе 10 (В) за основу национальной системы правил для предупреждения столкновения судов в море принимается Международная конвенция по предупреж-

дению столкновений судов в море 1972 года, получившая международное признание как источник правил судовождения. Этот подраздел наделяет Министра полномочиями по созданию системы морских путей (путей следования в море), требующей от судов прохождения через указанные точки и выбора определенных направлений при транзитном проходе через перегруженные судами районы и другие зоны, в которых предварительная прокладка путей следования признана желательной или обязательной.

БЕРЕГОВАЯ ОХРАНА США

Береговая охрана США уполномочена применять и контролировать соблюдение законов, обеспечивающих право общественности на занятия судовождением в судоходных водах Соединенных Штатов. Основным компонентом этого является право Береговой охраны создавать, содержать и обеспечивать функционирование навигационных знаков. В настоящее время Береговая охрана США обеспечивает функционирование и содержит около 47 000 средств близкой навигации, включая визуальные, аудиальные и радиолокационные средства. Кроме того, Береговая охрана осуществляет надзор за размещением и функционированием около 36 000 частных навигационных знаков. В ее ведении и под управлением также находятся радионавигационная система дальнего действия ЛОРАН-Ц и система ОМЕГА. Многие станции для этих систем управляются иностранными правительствами.

Береговая охрана публикует и обеспечивает контроль за соблюдением большого количества правил для предупреждения столкновений судов в море, часто называемых правилами судовождения и основанных на международных стандартах. Международные

правила распространяются и применяются на всех судоходных путях Соединенных Штатов в открытом море за пределами установленных демаркационных линий. Внутренние правила распространяются и применяются во всех гаванях, реках и других внутренних водах США.

С связи с ростом морского грузооборота в основных портах США, в 1968 году Береговая охрана создала программу создания службы регулирования движения судов, в настоящее время реализуемую многими крупными портами по всей территории Соединенных Штатов. В местах, где существует эта служба, Береговая охрана имеет право регулировать определенные типы движения судов, схемы морских путей, условия эксплуатации, ограничения на размеры и скорость, установку продукции электронной промышленности и лоцманскую проводку судов.

МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО

Конвенция по морскому праву 1982 года и международное обычное право являются основными источниками полномочий прибрежного государства по ограничению свобод судовождения. Наиболее хорошо известным международным договором по этому предмету является Конвенция о международных правилах по предупреждению столкновений в море 1972 года, в соответствии с поправками 1981 года.

В подразделах ниже приводятся примерные законодательные формулировки.

Навигационные знаки

Статья 10.1 Определения.

Для целей настоящей главы используются следующие определения:

Навигационные знаки. Термин «навигационные знаки» включает в себя объекты, находящиеся на суше, в воде или в

воздухе в целях облегчения судовождения посредством цвета, фигур, световых или звуковых сигналов, или каким-либо другим образом.

Капитан. «Капитан» - это лицо, назначенное владельцем судна командовать судном. Также употребляется для обозначения любого лица, которое может замещать первоначально уполномоченное лицо.

Правила судовождения. Термином «правила судовождения» описываются правила рулевого управления и плавания под парусом, требования к световым сигналам и фигурам и правила использования световых и звуковых сигналов (в целом называемые Международными правилами для предупреждения столкновений в море, 1972; КОЛРЕГС). Под термином «правила судовождения» также понимаются правила использования радиотелефона на борту корабля, имеющие целью обеспечение позитивных средств, посредством которых судоводители приближающихся судов могут передавать друг другу информацию о своих намерениях посредством звукового радиосигнала, а также установление норм для регулирования судовых радиосообщений.

Владелец. «Владелец» - это лицо, владеющее судном. Под этим термином также подразумеваются фрахтователь, на которого возложена полная ответственность за эксплуатацию судна и комплектовку его личного состава, и любое другое лицо, которое управляет судном и на которое формально возложены обязанности владельца.

Судно, потерпевшее аварию. Термин «судно, потерпевшее аварию» относится к любому судну, морской платформе, конструкции или иному объекту, который затонул, сел на мель, выбросился на берег или оставлен людьми.

Статья 10.2 Применимость.

(А) В соответствии с указанным ниже, настоящий подраздел распространяется на все суда, плавающие в пределах территориального моря и водах, находящихся под юрисдикцией [название государства].

(Б) Под действие положений настоящего подраздела могут подпадать иностранные суда, осуществляющие мирный проход из одного иностранного порта в другой.

Статья 10.3 Директивы.

В соответствии с общими полномочиями Министра на издание директив и с надлежащим учетом требований национальной безопасности, Министр имеет право издавать директивы по вопросам развития, создания, содержания и обеспечения функционирования системы навигационных знаков в целях предупреждения катастроф, столкновений и крушений судов и летательных аппаратов.

Статья 10.4 Правоохранительная функция

(А) В соответствии с правами и ограничениями, указанными в Главе 3, офицер, осуществляющий общие правоохранительные функции, может в любой момент времени окликнуть, остановить и вступить на любое судно, подпадающее под юрисдикцию [название государства], предпринять все необходимые действия в целях обеспечения контроля за соблюдением положений законодательства [название государства], настоящей главы и любых директив, изданных на основании настоящей главы, и осуществить любые процессуальные действия по указанию компетентного офицера или суда соответствующей юрисдикции.

(Б) Кроме контроля за соблюдением положений настоящей главы и иных имеющихся отношение законов и директив

[название государства], Военно-Морские Силы осуществляют подготовку документации, необходимой для подтверждения факта или фактов нарушения настоящей главы, закона или директивы [название государства].

(В) Военно-Морские Силы имеют право создавать, содержать, проводить замену и удаление, и обеспечивать функционирование следующих систем обеспечения судовождения:

(1) морских навигационных знаков, необходимых в целях удовлетворения потребностей национальной обороны или торговли [название государства];

(2) воздушных навигационных знаков, необходимых в целях удовлетворения потребностей национальной обороны или торговли [название государства];

(3) систем электронных навигационных знаков, необходимых в целях удовлетворения потребностей национальной обороны или торговли [название государства];

(4) маяков и других установленных на берегу навигационных знаков; и

(5) бакенов, береговых знаков, плавучих маяков, электронных систем определения местоположения и других навигационных знаков.

Статья 10.5 Обязанности и запрещенные действия.

(А) Лица и суда, подпадающие под действие настоящего подраздела, обязаны выполнять положения настоящего подраздела и директив, изданных в соответствии с ним, а также выполнять приказы, изданные офицерами, осуществляющими общие правоохранительные функции, или иными уполномоченными должностными лицами.

(Б) Капитан судна, подпадающего под юрисдикцию [название государства], обязан соблюдать ограничения и запреты, выполнять указания, имеющие отношение к навигационным знакам, установленным в силу настоящей главы.

(В) Ни одно лицо не имеет права устанавливать навигационный знак на суше или в водах [название государства] без получения на то однозначного письменного разрешения Командующего.

(Г) Ни одно лицо не имеет права ликвидировать, повреждать, разрушать, чинить помехи или препятствовать функционированию, уничтожать, изменять местоположение, швартоваться или иным образом изменять характеристики любого навигационного знака, установленного по распоряжению или с однозначного разрешения Командующего.

Статья 10.6 Санкции.

(А) Военно-Морские Силы уполномочены определять меру наказания за нарушение настоящего подраздела или директивы, изданной в соответствии с настоящим подразделом. Нарушение любого из положений настоящего подраздела карается наложением взыскания в размере (сроком) до [указание соответствующей санкции].

(Б) Нарушение Статьи 10.4 (В) или (Г) также карается лишением свободы на срок не более [указание соответствующей санкции] и штрафом в размере до [указание соответствующей санкции].

(В) Командующий имеет право обратить против и взыскать с виновного издержки ликвидации, понесенные в связи с ликвидацией или уничтожением любого навигационного знака, установленного в нарушение настоящей главы.

Лоцманская проводка Подраздел 10 (Б)

Статья 10.7 Применимость.

Согласно директиве Министра и в соответствии с международным правом, действие настоящего подраздела распространяется на определенные суда и лица, заходящие в, отбывающие из, или проходящие через район в пределах территориальных морей или внутренних вод [название государства], лоцманская проводка в которой является обязательной.

Статья 10.8 Директивы.

(А) В соответствии с общими полномочиями Министра на издание директив, Министр имеет право издавать директивы, определяющие зоны в пределах вод [название государства], находясь в которых, суда обязаны прибегать к услугам лоцмана. Министр обеспечивает публикацию информации, относящейся к зонам обязательной лоцманской проводки, в соответствующих журналах.

(Б) Министр имеет право освободить капитанов ведомственных судов [название государства] или иностранных государств, яхт для отдыха, рыболовецких судов, драг, паромов и судов, имеющих размеры ниже установленного Министром, от обязанности запрашивать и использовать услуги лоцмана в районах обязательной лоцманской проводки, в той степени, в которой это допустимо исходя из политических соображений и требований безопасности.

(В) Министр обеспечивает наличие эффективной лоцманской службы на каждом из рейдов, подходов к порту и в других районах обязательной лоцманской проводки, при необходимости прибегая к услугам Коменданта порта или других портовых чиновников.

(Г) Министр публикует директивы, устанавливающие требования к профессиональному опыту (например, лоцман высшей квалификации, помощник лоцмана и т.п.), уровню подготовки и лицензированию лоцманов. Министр имеет право осуществлять контроль за соблюдением этих директив, используя соответствующие средства, включая штрафы, приостановление и отзыв лицензии.

(Д) Министр имеет право выдавать лоцманские лицензии лицам, удовлетворяющим квалификационным требованиям к лоцманам и успешно сдавшим экзамен на занятие этой должности. Во время экзамена должны с особым вниманием оцениваться знание кандидатом зоны, в которой он стремится работать в качестве лоцмана, в том числе умение составлять карты этой зоны, профессиональные способности как моряка (в том числе навыки судовождения) и физическое состояние, с учетом возможной склонности к употреблению алкоголя или наркотических средств.

(Е) В лоцманской лицензии должна быть сделана отметка о том, что лицо имеет право заниматься профессиональной деятельностью в качестве лоцмана в указанной районе. Такая отметка делается на основании знаний и опыта лоцмана и может ограничивать право занятий профессиональной деятельностью морским районом или акваторией порта, или любой их комбинацией.

(Ж) Министр имеет право наделять капитана или помощника капитана, постоянно работающего на судне, полномочиями выполнять обязанности лоцмана этого судна в указанных водах, не представляющих значительных навигационных опасностей, если о приемлемой квалификации свидетельствует предшествующий опыт проходов в этом районе в дневное и ночное время. Министр имеет право устанавливать дополнительные правила наделения такими полномочиями капитанов и помощников капитанов.

(З) Министр устанавливает размеры лоцманского вознаграждения, исходя из валового регистрового тоннажа проводимого судна и длины маршрута, а также подлежащие возмещению транспортные расходы, расходы на размещение и другие связанные с этим расходы. В особых обстоятельствах Министр имеет право освободить суда от обязательной уплаты вознаграждения и возмещения расходов.

Статья 10.9 Правоохранительная функция.

(А) В соответствии с правами и ограничениями, указанными в Главе 3, офицер, осуществляющий общие правоохранительные функции, может в любой момент времени окликнуть, остановить и вступить на любое судно, подпадающее под юрисдикцию [название государства], предпринять все необходимые действия в целях обеспечения контроля за соблюдением положений законодательства [название государства], настоящей главы и любых директив, изданных на основании настоящей главы, и осуществить любые процессуальные действия по указанию компетентного офицера или суда соответствующей юрисдикции.

(Б) Кроме контроля за соблюдением положений настоящей главы и иных имеющихся отношение законов и директив [название государства], Военно-Морские Силы осуществляют подготовку документации, необходимой для подтверждения факта или фактов нарушения настоящей главы, закона или директивы [название государства].

Статья 10.10 Обязанности и запрещенные действия.

(А) Лица и суда, подпадающие под действие настоящей главы, обязаны выполнять положения настоящей главы и директив, изданных в соответствии с ней, а также выполнять приказы, изданные офицерами, осуществляющими общие правоохранитель-

ные функции, или иными уполномоченными должностными лицами.

(Б) Если иное не указано особо, все суда, заходящие, отбывающие или проходящие через район, обозначенный как район обязательной лоцманской проводки, обязаны в течение всего прохода иметь на борту официально назначенного лоцмана.

(В) Капитан судна обязан выплатить соответствующее лоцманское вознаграждение и возместить расходы (согласно тарифной сетке), произведя выплату на имя Министра, не позднее, чем через 30 дней после оказания лоцманских услуг.

(Г) Капитан судна обязан уведомить портовые власти о своем прибытии или отбытии из порта за 24 часа до этого события, чтобы обеспечить наличие лоцмана.

(Д) Ни одно лицо не имеет права заниматься профессиональной деятельностью в качестве лоцмана или предлагать лоцманские услуги в водах [название государства] за пределами района, в котором это лицо было назначено лоцманом или уполномочено выполнять обязанности лоцмана, кроме случаев, когда на это получено однозначное решение Министра.

(Е) Ни одно лицо не имеет права заниматься профессиональной деятельностью в качестве лоцмана или предлагать лоцманские услуги в водах [название государства], если это лицо не имеет лицензии, выданной в соответствии с настоящей главой.

Статья 10.11 Санкции.

(А) Военно-Морские Силы уполномочены определять меру наказания за нарушение настоящего подраздела или директивы, изданной в соответствии с настоящим подразделом. Нарушение любого из положений настоящего подраздела карается наложением взыскания в размере (сроком) до [указание соответствующей санкции].

(Б) В случае, если действия лоцмана, имеющего лицензию на занятия профессиональной деятельностью и бывшего участником происшествия, могли стать или явились причиной нанесения ущерба судну, повреждения иного имущества или телесного повреждения, и если определено, что происшествие было вызвано халатностью лоцмана, его неправомерными действиями или недлежным совершением им правомерных действий, лицензия этого лоцмана может быть приостановлена или отзвана, в соответствии с Главой 4 и директивами, изданными Министром.

Правила судовождения

Статья 10.12 Применимость.

(А) Действие настоящего подраздела распространяется на все суда, плавающие в пределах территориального моря и водах, находящихся под юрисдикцией [название государства].

(Б) Под действие положений настоящего подраздела могут подпадать иностранные суда, осуществляющие мирный проход из одного иностранного порта в другой.

Статья 10.13 Директивы.

(А) В соответствии с общими полномочиями Министра на издание директив, Министр издает правила для регулирования движения судов, подпадающих под юрисдикцию [название государства]. Издаваемые Министром правила должны соответствовать правилам, содержащимся в Международной конвенции по предупреждению столкновений судов в море 1972 года, в соответствии с внесенными поправками, и других применимых конвенциях, стороной в которых является [название государства].

(Б) Министр имеет право устанавливать отдельные или дополнительные правила судовождения во внутренних водах [название государства]. По возможности,

эти правила должны соответствовать правилам, содержащимся в Международной конвенции по предупреждению столкновений судов в море 1972 года, в соответствии с внесенными поправками, и других применимых конвенциях, стороной в которых является [название государства].

(В) Министр имеет право устанавливать системы морских путей в водах, над которыми [название государства] осуществляет юрисдикцию, в целях повышения безопасности судовождения. До установления системы морских путей в водах, над которыми [название государства] осуществляет юрисдикцию, Министр обязан удостовериться в том, что соответствующее предложение представлено на рассмотрение в компетентную международную организацию (например, в Международную морскую организацию). При разработке системы морских путей Министр имеет право принимать во внимание, среди прочих, следующие факторы:

- (1) наличие каналов, обычно используемых для навигации;
- (2) характеристики конкретных судов и грузов;
- (3) интенсивность движения;
- (4) интересы других пользователей района, на который будут распространяться принимаемые меры;
- (5) соображения, связанные с охраной морской Среды.

Примечание: Утверждение Международной морской организации требуется только для систем морских путей за пределами территориальных вод.

(Г) В целях обеспечения безопасности подходов для движения судов, следующих в порты и места, подпадающие под юрисдик-

цию [название государства], или из таких портов и мест, Министр имеет право установить необходимые проходы и системы разделения движения для судов, находящихся в территориальном море [название государства] и на подходах с открытого моря к таким портам и местам. В установленном Министром районе право судовождения является приоритетным по отношению ко всем прочим видам ее использования. В связи с установлением такой зоны, Министр:

(1) издает разумные правила и директивы, регулирующие использование таких указанных Министром зон, включая правила и директивы, обеспечивающие применение правил 9 и 10 Международной конвенции по предупреждению столкновений судов в море 1972 года, относящихся к узким каналам и системам разделения движения в водах, на которые распространяются такие правила;

(2) в разумных пределах и в степени, необходимой для достижения целей установления такой зоны, имеет право делать использование установленных проходов и систем разделения движения обязательным для судов определенных классов и размеров (иностранных и отечественных), находящихся в территориальном море [название государства], и для судов [название государства] определенных классов и размеров, находящихся в открытом море за пределами территориального моря [название государства];

(3) имеет право периодически и по мере необходимости уточнять местоположение или границы установленных проходов или систем разделения движения (в целях учета потребностей, связанных с другими видами использования установленных районов, которые в противном случае не могут быть учтены разумным образом), при условии, что такое уточнение не окажет негативного воздействия на реализацию це-

лей, в которых устанавливались эти проходы и системы разделения движения, и если сохранение их установленного статуса продолжает быть необходимым; и

(4) используя соответствующие каналы,

(а) уведомляет компетентные международные организации о любых установленных схемах развязки или их уточнениях;

(б) предпринимает действия по обеспечению содействия иностранных государств в том, чтобы находящиеся в их ведении суда соблюдали обязательный порядок использования любого прохода или системы разделения движения, установленных в соответствии с настоящей статьей в любом районе открытого моря, в той же степени, в которой Командующий требует соблюдения этого порядка от судов [название государства].

(Д) Министр имеет право:

(1) в любом порту или месте, находящемся под юрисдикцией [название государства], в судоходных водах [название государства] или в любом районе, подпадающем под действие международного соглашения, подписанныго Президентом и утвержденного Законодательным органом, устанавливать, обеспечивать функционирование и содержать службы регулирования движения судов, обеспечивающих меры по контролю или надзору за движением судов, обеспечению безопасности судовождения или охране морской среды. В ведении таких служб могут находиться:

(а) нормы отчетности и эксплуатации;

(б) системы надзора и связи;

(в) системы морских трасс; и

(г) проходы;

(2) требовать от судов, находящихся в зоне действия службы регулирования движения судов, использования услуг или выполнения требований такой службы;

(3) требовать от судов устанавливать и использовать указанное навигационное оборудование, средства связи или любые электронные и другие устройства, необходимые для соблюдения требований службы регулирования движения судов или исходя из соображений безопасности судов (за исключением рыболовецких судов водоизмещением менее 300 регистровых тонн или судов, предназначенных для отдыха, до 65 футов длиной, в отношении которых Командующий не может требовать использования ими требующихся в соответствии с настоящим подразделом оборудования или устройств исключительно в силу настоящей главы);

(4) осуществлять контроль за движением судов, подпадающих под юрисдикцию [название государства], если Комендант порта заключает, что это движение опасно или если оно осуществляется в условиях ограниченной видимости, неблагоприятных погодных условиях, условиях скопления судов или иных опасных обстоятельствах:

(а) посредством указания времени захода, передвижения или отбытия;

(б) установления схем путей следования судов;

(в) установления требований к размерам, скорости, предельной осадке и условиям эксплуатации судна; и

(г) ограничения действий судов, находящихся в любом опасном

районе или в опасных обстоятельствах, если эти суда имеют особые эксплуатационные характеристики или возможности и если такое ограничение представляется необходимым для безопасного функционирования в данных обстоятельствах; и

(5) требовать заблаговременного получения сведений о прибытии от любого судна, направляющегося в порт или место, подпадающее под юрисдикцию [название государства] (за время, достаточное для того, чтобы запланировать движение судов до захода судна в порт), причем в эти сведения должна быть включена любая информация, которую Комендант порта считает необходимой для осуществления контроля за судном и обеспечения безопасности порта или морской среды.

(Е) При выполнении своих обязанностей в соответствии с настоящим подразделом, Министр имеет право:

(1) учитывать факторы, влияющие на судовождение, безопасность судов и охрану морской среды, в том числе:

(а) размеры и степень возможного риска или опасности;

(б) характеристики и тенденции движения судов, включая судооборот, размеры и классы судов, возможные помехи в связи с движением торговых судов, наличие нестандартных грузов и другие аналогичные факторы;

(в) схемы порта и водных путей и вариации в местных географических и климатических условиях и другие аналогичные факторы;

(г) необходимость освобождения от соблюдения требований службы регулирования движения судов

в связи с установкой и использованием оборудования или устройств для конкретных классов малых судов, таких как самоходные рыболовецкие суда и суда, предназначенные для отдыха;

(д) степень удаленности рыбопромысловых районов, районов разведки и добычи нефти и газа и производственных районов, или районов, в которых ведется иная деятельность, которая нарушает или может нарушить движение судов;

(е) экологические факторы;

(ж) воздействие и последствия экономической деятельности;

(з) наличие действующих служб регулирования движения судов; и

(и) местные традиции и обычаи, включая добровольные соглашения и договоренности с морским сообществом.

(2) в кратчайшие возможные сроки провести консультации и принять во внимание точку зрения представителей морского сообщества, властей или ассоциаций порта и гавани, природозащитных групп и других сторон, интересы которых могут быть затронуты предложенными действиями.

Статья 10.14 Правоохранительная функция.

(А) В соответствии с правами и ограничениями, указанными в Главе 3, офицер, осуществляющий общие правоохранительные функции, может в любой момент времени окликнуть, остановить и вступить на любое судно, подпадающее под юрисдикцию [название государства], предпринять все необходимые действия в целях обеспечения

10. Судовождение

контроля за соблюдением положений законодательства [название государства], настоящей главы и любых директив, изданных на основании настоящей главы, и осуществить любые процессуальные действия по указанию компетентного офицера или суда соответствующей юрисдикции.

(Б) Кроме контроля за соблюдением положений настоящей главы и иных имеющихся отношение законов и директив [название государства], Военно-Морские Силы осуществляют подготовку документации, необходимой для подтверждения факта или фактов нарушения настоящей главы, закона или директивы [название государства].

Статья 10.15 Обязанности и запрещенные действия.

Лица и суда, подпадающие под действие настоящей главы, обязаны выполнять положения настоящей главы и директив, изданных в соответствии с ней, а также выполнять приказы, изданные офицерами, осуществляющими общие правоохранительные функции, или иными уполномоченными должностными лицами.

Статья 10.16 Санкции.

Военно-Морские Силы уполномочены определять меру наказания за нарушение настоящего подраздела или директивы, изданной в соответствии с настоящим подразделом. Нарушение любого из положений настоящего подраздела карается наложением взыскания в размере (сроком) до [указание соответствующей санкции].

11. БЕЗОПАСНОСТЬ ОТДЫХА НА ВОДАХ

ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ ГЛАВЫ

Положения настоящей главы посвящены безопасности отдыха на водах как средству стимулирования использования всех вод в рекреационных целях. Задачами настоящей главы являются: (1) создание гибкой и эффективной структуры полномочий для управления использованием прогулочных судов и оборудования; (2) установление требований к конструкции и стандартов качества функционирования прогулочных судов и рекреационного оборудования; и (3) установление минимальных требований к проведению операций по спасению прогулочных судов.

БЕРЕГОВАЯ ОХРАНА США

Осуществляемые Береговой охраной США программы обеспечения безопасности отдыха на водах направлены на обучение владельцев прогулочных судов правилам безопасного судовождения и управления судами, контролю за правильностью оснащения и оборудования судов, выдачей номеров и ведением документации, обзору и анализу происшествий с прогулочными судами. Вспомогательные суда Береговой охраны играют в этой области важную роль. Одним из элементов этой деятельности по обеспечению безопасности на водах является издание Береговой охраной директив, разрешающих и накладывающих ограничения на проведение морских парадов и регат.

Все проводящиеся Береговой охраной досмотры на водах осуществляются ею в целях обеспечения контроля за соблюдением всех федеральных законов США. Досмотры прогулочных судов проводятся преимущественно для того, чтобы обеспечить правильное оснащение и оборудование этих судов и провести обучение отдыхающих на море лиц. (В отличие от этого, к большей части

торговых судов предъявляется широкий спектр требований к их оснащению и оборудованию, мерам по обеспечению безопасности и комплектовке командой.)

МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО

Вопросы управления, безопасности и строительства прогулочных судов не освещаются ни в одном договоре. Обычно судостроительные стандарты и требования к управлению прогулочными судами устанавливаются самими государствами. Однако [название государства] может при желании обратиться к положениям о строительстве, управлении и безопасности, содержащимся в Конвенции по охране человеческой жизни на море, для справки и/или использования в целях удовлетворения потребностей [название государства] в регулировании отдыха на водах. Как и любые другие суда, находящиеся в пределах внутренних вод государства, прогулочные суда должны функционировать в соответствии с принятыми в государстве правилами судовождения. Эти правила в целом совпадают с международными правилами судовождения.

В подразделе ниже содержатся примерные законодательные формулировки.

Безопасность отдыха на водах

Статья 11.1 Определения.

В целях настоящего подраздела применяются следующие определения:

Оснащение (оборудование). Под термином «оснащение (оборудование)» понимается любая система, вспомогательное оборудование, компонент системы или оборудования или вспомогательные узлы прогулочного судна, включая средства спасения на водах.

Прогулочное судно. Термин «прогулочное судно» означает любое судно, построенное или используемое преимущественно в некоммерческих целях; или арендованное или зафрахтованное другим лицом в целях некоммерческого использования этим лицом. Настоящий термин не относится к судам, осуществляющим платные пассажирские перевозки.

Статья 11.2 Применимость.

В соответствии с директивами, изданными Министром, настоящая глава распространяется на:

(А) любое лицо, владельца или судоводителя прогулочного судна, находящегося в водах, подпадающих под юрисдикцию [название государства]; и

(Б) любое лицо, занимающееся строительством, проектированием, сборкой, продажей или выставлением на продажу, внедрением или поставкой для внедрения на рынок, или ввозом на территорию [название государства] прогулочного судна, оснащения (оборудования) или компонента такого судна.

Статья 11.3 Директивы.

(А) В соответствии с общими полномочиями Министра на издание директив, Министр имеет право издавать директивы:

(1) устанавливающие минимальные требования к безопасности прогулочных судов и их оснащения (оборудования), а также процедуры и испытания для определения степени соответствия этим требованиям;

(2) обязывающие суда и классы судов, подпадающие под действие настоящей главы, устанавливать, нести или использовать оснащение (оборудование) (в том числе топливные системы, системы вентиляции, электроэнергетические установки,

системы произведения звука, противопожарное оборудование, леерное ограждение, навигационное оборудование и огни);

(3) запрещающие устанавливать, нести или использовать оснащение (оборудование), не удовлетворяющее требованиям безопасности, установленным в соответствии с настоящей главой;

(4) требующие или разрешающие наносить (прикреплять) печати, маркировочные знаки, таблички, опознавательные знаки или иные приспособления, подтверждающие или удостоверяющие соответствие судна и его оборудования требованиям безопасности, установленным в директивах.

(Б) В соответствии с директивами, которые может издать Министр, или в целях предписанного им проведения надзора или проверки, Министр имеет право делегировать любому лицу, а также частному или государственному учреждению или организации, полномочия на выполнение любой работы, операции или функции, связанной с испытанием, проверкой или инспекцией, необходимой для обеспечения контроля за соблюдением законодательства и подготовки данных, требующихся Министру для издания директив в соответствии с настоящей главой.

(В) При подготовке директив в соответствии с настоящей статьей, Министр, помимо прочего:

(1) учитывает потребность в издании конкретных директив и степень, в которой они повлияют на повышение безопасности судов; и

(2) исходит из того, что директивы не должны вынуждать к существенной модификации прогулочного судна или элемента оснащения (оборудования), которое существует, или строительство или изготовление которого было начато до вступления в силу издаваемой директивы;

однако, с учетом этого ограничения, Министр имеет право требовать соблюдения или выполнения директив (с целью предотвратить риск нанесения личного вреда людям), которые Министр считает необходимыми исходя из масштабов риска.

Статья 11.4 Правоохранительная функция.

(А) В соответствии с правами и ограничениями, указанными в Главе 3, офицер, осуществляющий общие правоохранительные функции, может в любой момент времени окликнуть, остановить и вступить на любое судно, подпадающее под юрисдикцию [название государства], предпринять необходимые действия в целях обеспечения контроля за соблюдением положений законодательства [название государства], настоящей главы и любых директив, изданных на основании настоящей главы, и осуществить любые процессуальные действия по указанию компетентного офицера или суда соответствующей юрисдикции.

(Б) Офицеры, осуществляющие общие правоохранительные функции, имеют право конфисковывать и опечатывать любое подлежащее конфискации судно и арестовывать любое подлежащее аресту лицо в силу любого иммиграционного закона или директивы и применять минимально необходимые силовые меры для указанных конфискаций или ареста.

(В) Кроме контроля за соблюдением положений настоящей главы и иных имеющихся отношение законов и директив [название государства], Военно-Морские Силы осуществляют подготовку документации, необходимой для подтверждения факта или фактов нарушения настоящей главы, закона или директивы [название государства].

Статья 11.5 Обязанности и запрещенные действия.

(А) Лица и суда, подпадающие под действие настоящего подраздела, обязаны выполнять положения настоящего подраздела и директив, изданных в соответствии с ним, а также выполнять приказы, изданные офицерами, осуществляющими общие правоохранительные функции, или иными уполномоченными должностными лицами.

(Б) Ни одно лицо, владелец или судоводитель не имеет права управлять прогулочным судном на водах, подпадающим под юрисдикцию [название государства], если это судно не удовлетворяет требованиям директив, изданных Министром.

(В) Ни одно лицо не имеет права строить, проектировать, собирать, продавать или выставлять на продажу, предлагать к внедрению на рынок или поставлять для внедрения на рынок или вводить на территорию [название государства] прогулочное судно, оснащение (оборудование) или компонент судна или его оснащения (оборудования), не удовлетворяющие требованиям директив, изданных в соответствии с настоящей главой, или содержащие дефект, представляющий значительный риск нанесения личного вреда людям.

(Г) Ни одно лицо не имеет права крепить, прикреплять или наносить на прогулочное судно или компонент его оснащения (оборудования) или в другое место внутри или вне судна печати, маркировочные знаки, таблички, опознавательные знаки или иные приспособления, указывающие на соответствие или предполагающие соответствие этого судна или компонента оснащения (оборудования) стандартам [название государства], если это не соответствует действительности.

Статья 11.6 Наказания.

(А) Военно-Морские Силы уполномочены определять меру наказания за нарушение настоящей главы или директивы, изданной в соответствии с настоящей главой. Лицо, управляющее судном в нарушение любого из положений настоящей главы или директив, изданных в соответствии с настоящей главой, подлежит административному взысканию в размере (сроком) до [указание соответствующей санкции].

(Б) Лицо не подлежит административному взысканию в соответствии с настоящей главой, если:

(1) у такого лица, при условии проявления им достаточной заботы о судне и его оборудовании, не было оснований полагать, что прогулочное судно или его оснащение (оборудование) не удовлетворяет требованиям настоящей главы, или такому лицу не было указано Командующим или изготовителем на наличие дефекта, который создал значительный риск нанесения личного вреда людям;

(2) такое лицо имеет свидетельство, выданное изготовителем прогулочного судна или его оснащения (оборудования) и удостоверяющее, что данное прогулочное судно или его оснащение (оборудование) соответствует стандартам, установленным настоящей главой; указанное исключение не распространяется на лиц, знаяших (или имевших достаточные основания полагать), что прогулочное судно или его оснащение (оборудование) не соответствовало этим стандартам.

12. ОХРАНА И БЕЗОПАСНОСТЬ ПОРТОВ

ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ ГЛАВЫ

В настоящей главе представлены основные концепции создания Военно-Морских Сил, наделенных полномочиями в сфере охраны и обеспечения безопасности портов, включая полномочия по регулированию движения судов при заходе и выходе из порта и охране портовых сооружений.

БЕРЕГОВАЯ ОХРАНА США

Береговая охрана США уполномочена осуществлять правовое регулирование различных видов деятельности в порту, имеющих непосредственное отношение к экологической безопасности и безопасности судоходства, а также национальной безопасности. Кроме того, Береговая охрана имеет право издавать директивы по вопросам, связанным с установлением и функционированием спасательных средств, сигнальных огней и других сигнальных устройств, а также по другим важным вопросам обеспечения безопасности человеческой жизни. Эти директивы предназначены для судов, находящихся в портах Соединенных Штатов.

МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО

В соответствии с тем, как это признается международным правом, суверенитет государства над его территорией подразумевает, в частности и за некоторыми исключениями, право государства регулировать морские перевозки и движение судов в пределах его вод. Обладая таким правом, государство может также контролировать определенные виды деятельности иностранных судов в своих портах или на вынесенных в море терминалах в своем территориальном море. Государство может проверять судовую документацию судна, его оснащение и оборудование и, если это предусмотрено между-

народным правом или соглашением, задерживать судно. Хотя большая часть конвенций Международной морской организации и Международной организации труда, касающихся контроля государства над портами, относятся к судам, не удовлетворяющим установленным стандартам, многие из них также дают прибрежному государству право расследовать и проводить преследование по факту других типов нарушений законов государства, совершаемых в пределах его юрисдикции. Кроме того, в случаях, когда допускаются административные взыскания, положения о применении законодательства могут предусматривать процессуальные действия против судна.

Уставом Организации Объединенных Наций и общими принципами международного права признается, что государство имеет право принимать меры индивидуальной и коллективной самозащиты при наступающей угрозе вооруженного нападения или в случае, если такое нападение имеет место в действительности. В число таких мер может входить установление «оборонительных морских районов» или «контролируемых морских районов», в которых находящаяся под угрозой страна в некоторой степени контролирует заход иностранных сил на свою территорию. Исторически, установление таких районов с выходом за пределы территориального моря государства было ограничено периодами военных действий или чрезвычайного положения в стране, объявленного в связи с вспышками боевых действий.

Подразделы ниже содержат примерные законодательные формулировки.

Безопасность портов

Статья 12.1 Определения.

За исключением особо оговоренных случаев, термины, используемые в настоящей главе, понимаются следующим образом:

Опасная ситуация. Под термином «опасная ситуация» в настоящей главе понимается любая ситуация на борту судна, которая может негативным образом сказаться на безопасности любого судна, моста, объекта или берегового района, или на состоянии морской среды. Настоящий термин может включать в себя пожар, взрыв, посадку на мель, течь, повреждение, болезнь находящегося на борту лица или неукомплектованность экипажа судна (данний перечень не является исчерпывающим).

Морская среда. Под термином «морская среда» понимаются судоходные воды [название государства], включая землю и ресурсы в этих водах и под ними; воды и рыбопромысловые ресурсы в любом районе, над которым [название государства] осуществляет исключительные полномочия в сфере регулирования морского промысла; морское дно и подпочву континентального шельфа [название государства], включая его ресурсы и прилегающие воды за пределами вод [название государства]; и рекреационные и экономические ценности этих вод и ресурсов, а также совокупность эстетических особенностей ландшафта.

Район регулирования движения судов. Под термином «район регулирования движения судов» в настоящей главе понимается водный район с определенными границами, для которого в целях обеспечения безопасности прилежащих портовых сооружений или иных объектов, безопасного прохода судов или защиты морской среды необходимо принятие директив, устанавливающих требования к качеству функционирования или конкретные операционные характеристики или возможности судов, плавающих в этом районе.

Зона безопасности. Под термином «зона безопасности» в настоящей главе понимается водный район, береговой район или водный и береговой район, определенный Командиром порта, допуск в который, в целях обеспечения безопасности окружающей среды, ограничивается уполномоченными лицами, мототранспортными средствами или судами. Этот район может быть стационарным и иметь установленные границы или же может определяться как зона вокруг движущегося судна.

Охраняемый район. Под термином «охраняемый район» в настоящей главе понимаются все районы суши, воды или суши и воды, которые определены таким образом Командиром порта на период времени, который Командир порта считает необходимым для предотвращения нанесения ущерба или повреждения любому судну или портовому сооружению, охраны портов, гаваний, территорий или вод [название государства], или для обеспечения соблюдения прав и выполнения обязательства [название государства].

Портовые сооружения. Под термином «портовые сооружения» в настоящей главе понимаются все пирсы, пристани, доки и аналогичные объекты, к которым может быть пришвартовано судно; районы суши, воды или суши и воды под ними или в непосредственной близости от них; сооружения на таких объектах или прилежащие к ним; и оборудование и материалы, находящиеся на таких объектах или в таких сооружениях.

Статья 12.2 Применимость.

(А) За исключением случаев, предусмотренных в международном договоре, конвенции или соглашении, в котором [название государства] является стороной, настоящая глава не распространяется на иностранные

суда, которые не направляются или не покидают порт или место, подпадающее под юрисдикцию [название государства] и которые:

(1) осуществляют мирный проход через территориальное море [название государства]; или

(2) осуществляют транзитный проход через судоходные воды [название государства], составляющие часть международного пролива.

(Б) В иных случаях настоящий подраздел распространяется на все суда, включая иностранные суда, плавающие в пределах районов, которые указаны в директиве, изданной Министром.

Статья 12.3 Директивы.

(А) **Требования отчетности.** Министр имеет право издавать директивы, устанавливающие требования отчетности, в том числе время, за которое должно быть направлено уведомление, и сведения, которые должны быть представлены судами, подпадающими под действие положений настоящей главы. К таким сведениям могут относиться: название, флаг, позывной сигнал, официальный номер и другие сведения о судне, носящие идентификационный характер; место и предполагаемое время прибытия или отбытия; порт приписки и место назначения судна; и тип и количество любых опасных грузов или материалов на борту судна.

(Б) **Безопасность порта.** В целях предотвращения нанесения ущерба порту, судам, находящимся в порту объектам или портовым сооружениям, а также причинения вреда любому лицу в пределах порта или морской среды, Министр имеет право издавать директивы, устанавливающие процедуры, обязательные для выполнения лицами и судами, находящимися в пределах порта, и порядок функционирования портовых сооружений. Такие директивы могут

устанавливать порядок провоза, перевозки или обработки любого опасного груза; требования к комплектовке судов экипажем; стандарты и квалификационные требования для выдачи разрешений или лицензий; требования к противопожарному и иному оборудованию, применяемому в соответствии с правилами техники безопасности; требования к конструкции портовых сооружений в целях предотвращения или минимизации ущерба от пожара или других происшествий; районы ограниченного допуска или иные зоны, допуск в которые ограничивается уполномоченными лицами и судами; и требования к проверке или инспекции.

(В) **Охрана порта.** Министр имеет право издавать директивы, устанавливающие процедуры, необходимые для защиты порта, лиц, судов, сооружений и морской среды от актов терроризма, саботажа и мятежных действий или вторжения. Такие директивы могут устанавливать охраняемые районы или зоны, допуск в которые ограничивается уполномоченными лицами и судами; а также меры контроля за движением судов и деятельностью внутри порта.

(Г) **Районы регулирования движения судов.** В целях обеспечения безопасности судоходства, Командир военно-морского района имеет право установить районы регулирования движения судов в пределах внутренних вод и территориальных морей [название государства]. Командир военно-морского района имеет право издавать директивы, устанавливающие требования к времени и скорости движения судов, ограничения на размер судов или их эксплуатационные характеристики и иные ограничения.

(Д) **Якорные стоянки.** Министр имеет право издавать директивы, устанавливающие якорные места в пределах портов, гаваней и в других судоходных водах [название государства].

Статья 12.4

**Правоохранительная
функция.**

(А) В соответствии с правами и ограничениями, указанными в Главе 3, офицер, осуществляющий общие правоохранительные функции, может в любой момент времени окликнуть, остановить и вступить на любое судно, подпадающее под юрисдикцию [название государства], предпринять необходимые действия в целях обеспечения контроля за соблюдением положений законодательства [название государства], настоящей главы и любых директив, изданных на основании настоящей главы, и осуществить любые процессуальные действия по указанию компетентного офицера или суда соответствующей юрисдикции.

(Б) Комендант порта имеет право приказать любому судну, находящемуся в порту или любом месте, подпадающем под юрисдикцию [название государства], или в судоходных водах [название государства], действовать или становиться на якорь в предписанном им порядке, если:

(1) существуют достаточные основания полагать, что деятельность судна входит в противоречие с законом;

(2) судно не удовлетворяет требованиям, предъявляемым при заходе в порт;

(3) исходя из погодных условий, условий видимости, состояния моря, степени загруженности порта, иных опасных обстоятельств или состояния судна, Министр считает приказ обоснованным с точки зрения интересов безопасности.

(В) Действуя в пределах юрисдикции [название государства], Комендант порта имеет право:

(1) в любое время провести проверку и обыск любого судна, портового сооружения, охраняемого района или любого наход-

ящегося в нем или на нем лица, предмета или вещи;

(2) установить охрану любого судна, портового сооружения или охраняемого района; и

(3) удалить из любого из указанных мест любое лицо, предмет или вещь, нахождение которых в этом месте нет особого разрешения.

(Г) Комендант порта имеет право осуществлять надзор и контроль за движением любых судов, находящихся в пределах территориальных вод [название государства] и подпадающих под юрисдикцию Коменданта порта, если такие действия представляются необходимыми в целях ограждения судна от ущерба или повреждения, в целях предотвращения нанесения ущерба или повреждения любому судну, портовому сооружению или водам [название государства], или в целях обеспечения соблюдения прав и выполнения обязанностей [название государства].

(Д) Комендант порта имеет право привлекать средства и заручаться поддержкой национальных, региональных, местных или частных ведомств и организаций в целях оказания содействия в обеспечении контроля за соблюдением директив, изданных в соответствии с настоящей главой.

(Е) Комендант порта имеет право осуществлять надзор и контроль за транспортировкой, обработкой, погрузкой, сбросом, размещением или хранением опасных веществ, находящихся на борту любого судна.

(Ж) Министр имеет право определять портовые сооружения для обработки и хранения, а также погрузки на суда и сброса с судов, взрывчатых веществ, легковоспламеняющихся или горючих жидкостей без упаковки, или иных опасных предметов торговли или грузов, указанных в директивах, регулирующими подобные виды деятельно-

сти, а также требовать от владельцев, лиц, капитанов, лиц, командующих судами, и других имеющих отношение к этому сторон получения разрешений Коменданта порта на обработку, хранение, погрузку и выгрузку таких веществ, жидкостей, предметов и грузов.

(3) В случае, если Коменданту порта обнаруживается, что швартовка какого-либо судна к пристани, доку, пирсу или другому портовому сооружению может привести к возникновению угрозы для этого или любого иного судна, гавани или сооружения в ее пределах в связи с существующими условиями, в том числе: недостаточной охраной, освещенностью или оснащенностью противопожарными средствами, несоответствия оборудования требованиям техники безопасности, нарушениями режима или недовлетворительным функционированием, Коменданту порта имеет право запретить швартовку судна к этой пристани, доку, пирсу или другому портовому сооружению до устранения причин такого запрещения. Коменданту порта имеет право, по тем же причинам, потребовать перемещения пришвартованного судна с любой пристани, дока, пирса или другого портового сооружения.

(И) Министр имеет право отказать в выдаче таможенного сертификата любому судну или его транспортному средству, загруженному товарами, предназначенными для доставки в иностранный порт или порт на территории страны, если у него есть достаточные основания полагать, что такие товары или часть их предназначены для доставки в порты, находящиеся во владении или под контролем лиц, поднявших мятеж против [название государства]; если какое-либо судно или транспортное средство, которому было отказано, по распоряжению Министра или самим Министром, в выдаче таможенного сертификата или разрешения на выход из порта, покидает или предпринимает попытку покинуть порт в направлении

иностранных порта или другого порта на территории страны без получения соответствующего сертификата или разрешения, такое судно, вместе с его такелажем, шкиперским имуществом, оснасткой и грузом может быть конфисковано, а транспортное средство - задержано.

(К) В дополнение к вышесказанному, в военное время или в случае введения Президентом чрезвычайного положения в стране, Министр имеет право:

(1) осуществлять контроль за движением или постановкой на якорь любого судна, находящегося в пределах территориальных морей [название государства];

(2) завладевать и обретать контроль над судами и удалять с судов офицеров, команду и других лиц, не имеющих особого разрешения на нахождение на борту; и

(3) осуществлять другие действия, необходимые в целях защиты [название государства].

(Л) Кроме контроля за соблюдением положений настоящей главы и иных имеющихся отношение законов и директив [название государства], Военно-Морские Силы осуществляют подготовку документации, необходимой для подтверждения факта или фактов нарушения настоящей главы, закона или директивы [название государства].

Статья 12.5 Обязанности и запрещенные действия.

(А) Лица и суда, подпадающие под действие настоящей главы, обязаны выполнять положения настоящей главы и директив, изданных в соответствии с ней, а также выполнять приказы, изданные Комендантом порта, офицерами, осуществляющими общие правоохранительные функции, или иными уполномоченными должностными лицами.

(Б) Ни одно судно не имеет права действовать в судоходных водах [название государства], перевозить грузы или оставаться в любом порту или месте, подпадающем под юрисдикцию [название государства], если это судно:

(1) было участником морских происшествий и происшествий, связанных с загрязнения нефтью, или нуждается в значительных ремонтных работах, из чего Командующий заключает, что пребывание этого судна не является безопасным или несет угрозу морской среде;

(2) не выполняет любой применимой директивы, изданной в соответствии с каким-либо применимым законом или договором [название государства];

(3) осуществляет сброс нефти или опасных материалов в нарушение какого-либо закона [название государства], или способом или в количестве, не соответствующем требованиям любого договора, по которому [название государства] является стороной;

(4) укомплектовано одним или более офицерами, имеющими лицензию государства, которое, по сведениям Командующего, использует стандарты выдачи морякам лицензий и свидетельств, не сопоставимые или менее строгие, чем стандарты [название государства] или международные стандарты, принятые [название государства];

(5) укомплектовано командой не в соответствии с установленными Командующим требованиями к штатной численности личного состава, необходимыми для обеспечения безопасного плавания судна; или

(6) находясь в плавании, не имеет на капитанском мостике по меньшей мере одного имеющего лицензию вахтенного помощника капитана, свободно понимающего английский язык или [государственный язык].

(В) Комендант порта имеет право разрешить временный заход в порт судна, не удовлетворяющего требованиям параграфа (А) настоящей статьи, если владелец или судоводитель этого судна представляет достаточные для Коменданта порта доказательства, что пребывание этого судна в порту является безопасным и не несет угрозы морской среде или что его заход в порт необходим для обеспечения безопасности этого судна или лиц, находящихся на его борту.

(Г) Ни одно лицо или судно не имеет права заходить в зону безопасности или охраняемый район без разрешения Коменданта порта. Ни одно лицо не имеет права без такого разрешения прикреплять, забирать или помещать любой предмет на любое портовое сооружение в любой такой зоне или районе.

(Д) Капитан судна, находящегося в районе регулирования движения судов, обязан управлять судном в соответствии с директивами, изданными Командиром военно-морского района.

(Е) Ни одно из положений настоящей главы не может быть истолковано как освобождающее капитанов, владельцев, судоводителей и представителей судов или портовых сооружений от их основной обязанности обеспечивать защиту и безопасность своих судов или портовых сооружений.

(Ж) Эта статья не направлена на изменение и не меняет общепринятые принципы международного права о случаях форс-мажора.

(З) При возникновении на борту судна опасной ситуации владелец, капитан, представитель или лицо, командующее судном, обязано немедленно уведомить об опасной ситуации Коменданта порта или места назначения судна и Коменданта порта или места, в котором находится судно.

Статья 12.6 Наказания.

(А) Военно-Морские Силы уполномочены определять меру наказания за нарушение настоящей главы или директивы, изданной в соответствии с настоящей главой. Лицо, нарушающее любое из положений настоящей главы или директив, изданных в соответствии с настоящей главой, подлежит административному взысканию в размере (сроком) до [указание соответствующей санкции].

(Б) Владелец, капитан или лицо, командующее любым судном, нарушающее какое-либо из правил и директив, установленных или изданных Командующим в отношении функционирования и регулирования якорных мест, подлежит штрафу в размере [указание соответствующей санкции].

(В) Лицо, допускающее халатность в управлении судном, в результате чего возникает угроза жизни, здоровью или имуществу какого-либо лица, несет административную ответственность перед [название государства] в размере [указание соответствующей санкции].

(Г) Лицо, которое управляет судном, находясь под воздействием алкоголя или опасного наркотического средства, в нарушение законов [название государства] (что определяется исходя из стандартов, установленных директивой Командующего):

(1) несет административную ответственность перед правительством [название государства] в размере [указание соответствующей санкции]; или

(2) рассматривается как совершившее уголовное преступление, караемое [указание соответствующей санкции].

(Д) Кроме того, при определении меры наказания за нарушение положений настоящего раздела считается, что ответствен-

ность за такое нарушение несут все суда, за исключением судов,

(1) находящихся в собственности местного правительства;

(2) несущих преимущественно правительенную службу; и

(3) принадлежащность которых к местному правительству не вызывает сомнений.

(Е) Настоящая статья не ограничивает и не оказывает влияния право потерпевшей стороны возбуждать судебное преследование в суде [название государства] в целях возмещения ущерба от происшествия, если такое право предусмотрено законом.

(Ж) В случае, если владелец, капитан, офицер или лицо, командующее судном, или любой член команды судна не выполняет директивы или приказа, изданных в соответствии с положениями настоящей части, или препятствует или мешает осуществлению любых полномочий, предоставленных в соответствии с настоящим Титулом, то это судно, вместе с его такелажем, шкиперским имуществом, оснасткой и оборудованием, подлежит задержанию и конфискации в пользу [название государства]. Лицо, виновное в указанных действиях, подлежит взысканию в соответствии с Главой 4.

(З) Если какое-либо лицо:

(1) намеренно наносит вред, повреждает или уничтожает любые рабочие части или материалы, или причиняет ущерб характеристикам любой противолодочной мины, торпеды, фортификационного оружения или береговой оборонительной системы, принадлежащей, построенной или строящейся [название государства]; или

(2) намеренно препятствует функционированию или использованию любой такой противолодочной мины, торпеды,

фортификационного сооружения или береговой оборонительной системы; или

(3) сознательно, намеренно или беспричинно нарушает любой изданный и распространенный в установленном порядке приказ или директиву Министра обороны или Командующего, который регулирует деятельность лиц или судов в пределах оборонительного морского района, установленного Президентом в целях национальной обороны, то такое лицо:

(а) может быть приговорено к лишению свободы сроком до [указание соответствующей санкции];

(б) подлежит административному взысканию в размере [указание соответствующей санкции]; и

(в) несет ответственность за все убытки, понесенные Военно-Морскими Силами в результате действий этого лица.

(И) Если [название государства] находится в состоянии войны или в период введенного Президентом или законодательной ветви власти чрезвычайного положения в стране, то любое лицо, которое, действуя с намерением нанести ущерб, помешать или воспрепятствовать [название государства] или другому дружественному государству в подготовке или проведении военных или оборонительных мероприятий, или имея основания полагать, что его действия приведут к указанным результатам, намеренно наносит ущерб, уничтожает, заражает или инфицирует, или предпринимает попытку нанесения ущерба, уничтожения, заражения или инфицирования любого военного имущества, сооружений или оборудования:

(1) может быть приговорено к лишению свободы сроком до [указание соответствующей санкции];

(2) подлежит административному взысканию в размере [указание соответствующей санкции]; и

(3) несет ответственность за все убытки, понесенные Военно-Морскими Силами в результате действий этого лица.

(К) Любое лицо, которое, действуя с намерением нанести ущерб, помешать или воспрепятствовать реализации интересов национальной обороны [название государства], намеренно наносит ущерб, уничтожает, заражает или инфицирует, или предпринимает попытку нанесения ущерба, уничтожения, заражения или инфицирования любого имущества, сооружений или оборудования, используемых в целях национальной обороны:

(1) может быть приговорено к лишению свободы сроком до [указание соответствующей санкции];

(2) подлежит административному взысканию в размере [указание соответствующей санкции]; и

(3) несет ответственность за все убытки, понесенные Военно-Морскими Силами в результате действий этого лица.

(Л) Любое лицо, которое, находясь в пределах юрисдикции [название государства], входит на территорию любого военного или принадлежащего Военно-Морским Силам полигона, поста, форта, арсенала, портовой мастерской, станции или установки, с любой из запрещенных законом или изданной в силу закона директивой целей, или

(М) Любое лицо, которое повторно входит на территорию или обнаруживается на территории любого такого полигона, поста, форта, арсенала, портовой мастерской, станции или установки, после того, как оно было выдворено с этой территории или по-

лучило приказ любого уполномоченного лица или лица, осуществляющего командование на этом участке, более не входить на эту территорию:

- (1) может быть приговорено к лишению свободы сроком до [указание соответствующей санкции];
- (2) подлежит административному взысканию в размере [указание соответствующей санкции]; и
- (3) несет ответственность за все убытки, понесенные Военно-Морскими Силами в результате действий этого лица.

13. ПРОВЕРКА И ВЫДАЧА ДОКУМЕНТОВ ТОРГОВЫМ СУДАМ

ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ ГЛАВЫ

В настоящей главе описываются многие из выполняемых Военно-Морскими Силами функций, которые почти полностью регулируются международными конвенциями. Глава посвящена роли Военно-Морских Сил в: (1) осуществлении надзора за торговым флотом; (2) выполнении положений Конвенции по охране человеческой жизни на море, Международной конвенции о грузовой марке и Международной конвенции по обмеру вместимости судов; (3) разработке и контролю за соблюдением правил техники безопасности для судов, обычно не подлежащих проверке; (4) регулировании перевозок грузов навалом и наливом и опасных товаров; и (5) создании и содержании систем выдачи документов и номеров не имеющим необходимых документов судам.

БЕРЕГОВАЯ ОХРАНА США

Береговая охрана США применяет широкий круг законов о безопасности судовождения, связанных с торговыми судами, защитой моряков торгового флота и охраной окружающей среды. Эти законы требуют разработки норм безопасности, лицензирования личного состава, занимающегося собственно судовождением, и проверки судов для обеспечения выполнения ими соответствующих требований. Деятельность Береговой охраны распространяется не только на суда Соединенных Штатов. Требование о соблюдении различных внутренних и международных правил техники безопасности также предъявляется к определенным категориям судов иностранного флага, попадающих под юрисдикцию Соединенных Штатов.

Береговая охрана США несет ответственность за проверку и регулирование деятель-

ности многих торговых судов. Такая проверка проводится для того, чтобы гарантировать, что конструкция, оборудование и размещение его на судне удовлетворяют обязательным требованиям. Процесс проверки начинается с утверждения проекта и планов и продолжается в течение строительства судна. После первоначальной проверки (по завершении строительства судна) проводятся последующие проверки, целью которых является гарантировать, что судно содержится в состоянии, удовлетворяющем требованиям обеспечения безопасности человеческой жизни и имущества и в соответствии с применимыми законами и директивами в сфере безопасности судовождения.

Во многих случаях такие суда имеют право на получение документов, действительных по законам Соединенных Штатов, и такие федеральные документы выдаются Береговой охраной США. Кроме того, Береговая охрана США осуществляет другие связанные с выдачей документов функции, в том числе выдачу официальных номеров и учет закладных и иных документов, дающих преимущественные права на получение долгов или удержание имущества судна-должника в случае его банкротства. Все последующие изменения, такие как изменение прав собственности на судно, должны отражаться в судовой документации.

Кроме контроля за соблюдением общих требований, предъявляемых при проверке судов, Береговая охрана США контролирует соблюдение требований особого характера, распространяющихся на наливные суда, как иностранного флага, так и Соединенных Штатов, осуществляющих перевозки нефти или опасных материалов, перевозимых навалом или наливом в качестве груза или остатков груза. В число этих требований входит выполнение программы проверки

ки наливного судна, целью которой является обеспечения того, что проверяемые суда соответствуют минимальным стандартам. Частично эти стандарты отражают принятые международным сообществом нормы, в первую очередь - нормы, разработанные Международной конференцией о безопасности танкеров и предотвращению загрязнения окружающей среды. Законы США о проверке судов применяются не ко всем судам (не распространяясь, например, на рыболовецкие суда, некоторые виды буксирных судов и прогулочные суда). Тем не менее, Береговая охрана уполномочена устанавливать и обеспечивать контроль за соблюдением норм безопасности для навигационного, спасательного, противопожарного оборудования и минимальные требования к конструкции большинства таких судов.

В соответствии с федеральным законодательством, владельцы некоторых категорий судов обязаны разрешать Береговой охране проводить обмеры вместимости этих судов с целью определения применимости различных законов и директив в зависимости от вместимости судна. Под обмером вместимости понимается обмер внутреннего объема судна. Для некоторых судов эта процедура является обязательной, а для других может проводиться на добровольной основе. Кроме того, Береговая охрана в значительной мере отвечает за надзор за деятельностью торгового флота США.

МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО

Существует много действующих международных конвенций по вопросам безопасности и состояния судов, которые распространяются преимущественно на торговые суда. Характеристики спасательного оборудования и общие мореходные качества судов описываются в Конвенции по охране человеческой жизни на море и Протоколах к ней. Для требований к комплектации экипажем и выдачи судовых патентов существует Конвенция о стандартах подготовки и

лицензирования вахтенных. Для обмера размеров судов есть Конвенция о грузовой марке. Нормы безопасности контейнеров описаны в Международной конвенции по безопасности контейнеров 1972 (1977) года. Нормы трудовых отношений между администрацией и профсоюзами и обязанности иностранных судовладельцев перед своей командой устанавливаются Международной конвенцией о труде № 147, касающейся минимальных норм грудовых отношений на торговых судах. И наконец, меры по предупреждению загрязнения окружающей среды приводятся в Конвенции по предотвращению загрязнения окружающей среды 72/78 МАРПОЛ I — МАРПОЛ V, включительно.

В подразделах ниже содержатся примерные законодательные формулировки.

Конвенция об охране человеческой жизни в море Подраздел 13 (А)

Статья 13.1 Определения.

Если иное не оговорено особо, то указанные ниже термины имеют следующие значения:

Грузовое судно. Под термином «грузовое судно» понимается любое судно, перевозящее грузы, продукты производства или товары, или любой иной фрахт, если такая перевозка прямо или косвенно приводит к значительному встречному удовлетворению владельца, судоводителя, фрахтователя, представителя, или любого иного лица, имеющего материальную заинтересованность в судне.

Каботажная торговля. Под термином «каботажная торговля» понимается торговля между двумя или несколькими точками на территории [название государства], даже если между заходами в эти точки делается

промежуточная остановка в иностранном порту.

Рыболовство. Термин «рыболовство» включает в себя обработку, хранение, транспортировку (кроме внешнеторговой), выращивание, культивирование, лов, вылов или заготовку рыбы, моллюсков, морских млекопитающих, жемчуга, раковин или морской растительности в судоходных водах или исключительной экономической зоне [название государства].

Рыболовецкое судно. К «рыболовецким судам» относятся суда, используемые для лова рыбы, китов, котиков, моржей или других живых ресурсов моря.

Судовой инспектор или судовой эксперт. «Судовой инспектор или судовой эксперт» - это должностное лицо, назначенное Командующим для проведения проверки или освидетельствования судов в целях определения их соответствия требованиям применимого закона.

Министерство морских дел. Под термином «Министерство морских дел» понимается орган государственного управления [если такой существует], осуществляющий общий надзор за деятельностью по защите и освобождению от ответственности мореплавателей, вопросами коммерческого и военно-морского права и другими вопросами подобного рода.

Пассажирское судно. «Пассажирское судно» - это судно, осуществляющее перевозку более двенадцати пассажиров.

Государственное судно. Под термином «государственное судно» понимается судно, которое:

(А) находится в собственности или сдано внаем по димайз-чартеру и управляемся правительством [название государства] или правительством иностранного государства; и

(Б) не занимается коммерческой деятельностью.

Конвенция по охране жизни. Под термином «Конвенция по охране жизни» понимается Международная конвенция по охране человеческой жизни в море 1974 года и Протокол к ней 1978 года, а также те поправки к указанным документам, которые могут иметь юридическую силу в отношении [название государства].

Наливное судно. «Наливное судно» - это грузовое судно, спроектированное или приспособленное для перевозки наливом жидких легко воспламеняющихся грузов.

Статья 13.2 Применимость.

(А) Кроме случаев, указанных в качестве исключений, Конвенция по охране жизни распространяется на все суда [название государства] и все иные суда в период их нахождения в водах [название государства].

(Б) Конвенция по охране жизни не распространяется на следующие категории судов:

(1) военные корабли, транспортные и другие государственные суда;

(2) грузовые суда с валовой вместимостью менее 500 тонн;

(3) суда, не относящиеся к самоходным;

(4) деревянные суда примитивной конструкции;

(5) прогулочные суда, не занимающиеся торговлей; и

(6) рыболовецкие суда. [Конвенция об охране жизни Ст. 3]

(В) Судно иностранного флага подлежит проверке, которая проводится с целью удо-

13. Проверка и выдача документов торговым судам

стовериться в том, что состояние судна соответствует указанному в его действующем Свидетельстве о проверке, если государство этого флага является одной из сторон Конвенции по охране жизни и если это судно имеет Свидетельство о проверке, выданное надлежащим образом в соответствующем государстве и действительное на момент проверки.

(Г) Судно иностранного флага подлежит проверке, которая проводится с целью удостовериться в том, что судно соответствует требованиям законов и директив о безопасности судов, аналогичных использующимся в [название государства], если государство этого флага не является одной из сторон Конвенции по охране жизни. Иностранное Свидетельство о проверке может считаться доказательством такого соответствия, если оно предоставляется судном государства, которое в законодательном порядке предоставило прибывающим в него судам [название государства] такие же привилегии, которыми пользуются суда этого государства, прибывающие в [название государства].

Статья 13.3 Директивы.

(А) Министр издает директивы, проводящие в действие Конвенцию по охране жизни.

(Б) Командующий имеет право назначать судовых инспекторов и/или судовых экспертов и наделять должностных лиц Военно-Морских Сил полномочиями в целях обеспечения выполнения и контроля за соблюдением положений Конвенции по охране жизни.

(В) После проведения проверки и освидетельствования, Командующий имеет право выдавать пассажирским и грузовым судам свидетельства в соответствии с Правилом 12 Конвенции по охране жизни. Командующий имеет право устанавливать порядок подачи

заявления, освидетельствования и проверки судов в целях получения свидетельства.

(Г) Министр имеет право делегировать полномочия по проведению проверки и выдачи свидетельств судам [название государства] классификационному обществу.

Статья 13.4 Правоохранительная функция.

(А) В соответствии с правами и ограничениями, указанными в Главе 3, офицер, осуществляющий общие правоохранительные функции, может в любой момент времени окликнуть, остановить и вступить на любое судно, подпадающее под юрисдикцию [название государства], предпринять необходимые действия в целях обеспечения контроля за соблюдением положений законодательства [название государства], настоящей главы и любых директив, изданных на основании настоящей главы, и осуществить любые процессуальные действия по указанию компетентного офицера или суда соответствующей юрисдикции.

(Б) Судовой инспектор, судовой эксперт или офицер, осуществляющий общие правоохранительные функции, имеет право в любое разумное время осуществить проверку любого судна, подпадающего под действие настоящей главы, чтобы удостовериться в том, что судно удовлетворяет требованиям Конвенции об охране жизни и любых директив, изданных в соответствии с настоящим подразделом. [Конвенция об охране жизни Ст. 6(б)]

(В) В случаях, когда нет веских оснований полагать, что состояние судна или его оборудования в значительной мере не соответствует сведениям, приведенным в свидетельствах, или что судно и его оборудование не удовлетворяет требованиям директив 11 (А) и (Б) Главы 1 Конвенции об охране жизни, выданные согласно Конвенции об охране жизни Свидетельства считаются дей-

ствительными, если срок их действия не истек.

(Г) Если судовой инспектор, судовой эксперт или офицер, осуществляющий общие правоохранительные функции, обнаруживает, что судно не соответствует требованиям Конвенции об охране жизни или каких-либо директив, то это должностное лицо обязано направить на имя владельца или капитана судна письменное уведомление, указывающее, в чем именно состоит несоответствие и какие действия требуются для его устранения.

(Д) Если судовой инспектор, судовой эксперт или офицер, осуществляющий общие правоохранительные функции, делает вывод о небезопасности судна, его непригодности для пассажирских перевозок или какой-либо неисправности его машин и оборудования, ставящей под серьезную угрозу находящихся на борту лиц, то это должностное лицо обязано, с разрешения Министра, задержать это судно. Судно также может быть задержано, если имеет место любое другое нарушение Конвенции об охране жизни или настоящего подраздела, служащее основанием для задержания.

(Е) При наличии обстоятельств, изложенных в параграфе (Г), или в случае истечения срока действия свидетельства или утраты им своей юридической силы, судовой инспектор, судовой эксперт или офицер, осуществляющий общие правоохранительные функции, имеет право, с разрешения Министра, предпринять действия по предупреждению выхода судна в море до тех пор, пока оно не сможет выйти в море или покинуть порт в направлении любой судоремонтной верфи, не подвергая опасности ни себя, ни находящихся на борту лиц.

(Ж) В случае, если судовой инспектор, судовой эксперт или офицер, осуществляющий общие правоохранительные функции, предпринимает такие действия, то су-

довской инспектор, судовой эксперт или офицер, осуществляющий общие правоохранительные функции, обязан немедленно в письменной форме информировать, через Министра, Консула или, в их отсутствие, представителя ближайшей дипломатической миссии государства флага судна обо всех обстоятельствах, вследствие которых было произведено вмешательство. Кроме того, уведомление об этом должно быть направлено судовым экспертам или авторитетным организациям, ответственным за выдачу свидетельств. Международной морской организации должен быть представлен отчет об имеющих отношение к вмешательству фактах.

(З) Если осуществлявшие вмешательство власти [название государства] не могут предпринять действий, указанных в настоящей статье, или если судну было разрешено следовать в следующий порт захода, то, кроме вышеупомянутых сторон, соответствующие власти [название государства] обязаны предоставить всю имеющую отношение к делу информацию о судне властям следующего порта захода.

(И) При осуществлении контрольных функций в соответствии с настоящей статьей должны быть предприняты все усилия к тому, чтобы не допустить недолжного задержания или задержки судна. [Конвенция об охране жизни И.19]

(К) Любое частное лицо, имеющее лицензию на занятия профессиональной деятельностью на борту судна, подлежащего проверке в соответствии с этими положениями, обязано оказывать содействие в проведении проверки и указывать на инспектору на известные ему неисправности и недочеты в том, что подвергается проверке. Это лицо также обязано при первой возможности поставить в известность должностных лиц, назначенных для контроля за соблюдением настоящих положений, о любом морском происшествии, в результате которого

судну, его оборудованию или находящимся на борту людям был причинен значительный вред.

(Л) Должностное лицо, получающее информацию в соответствии с параграфом (К), не имеет права разглашать имя лица, предоставившего информацию, или источник этой информации, кроме как по указанию Командующего.

(М) Кроме контроля за соблюдением положений настоящей главы и иных имеющихся отношение законов и директив [название государства], Военно-Морские Силы осуществляют подготовку документации, необходимой для подтверждения факта или фактов нарушения настоящей главы, закона или директивы [название государства].

Статья 13.5 Обязанности и запрещенные действия.

Лица и суда, подпадающие под действие настоящего подраздела, обязаны выполнять положения настоящего подраздела и директив, изданных в соответствии с ним, а также выполнять приказы, изданные офицерами, осуществляющими общие правоохранительные функции, или иными уполномоченными должностными лицами.

Статья 13.6 Санкции.

Военно-Морские Силы имеют право назначать административное взыскание за нарушение настоящего подраздела или директив, изданных в соответствии с настоящим подразделом. Любой владелец, фрахтователь, судоводитель, представитель судовладельца, капитан или лицо, командующее судном, нарушившее положения настоящего подраздела, считается виновным в правонарушении и подлежит взысканию в размере [указание соответствующей санкции].

Грузовые марки Подраздел 13 (Б)

Статья 13.7 Применимость.

(А) Кроме случаев, указанных в качестве исключений, действие настоящего подраздела распространяется на все суда [название государства] и все иные суда в период их нахождения в водах [название государства].

(Б) Действие настоящего подраздела не распространяется на следующие категории судов:

(1) государственные суда;

(2) прогулочные суда, не занимающиеся торговлей; и

(3) рыболовецкие суда.

Статья 13.8 Директивы.

(А) Министр издает директивы, проводящие в действие Конвенцию о грузовой марке.

(Б) Командующий имеет право назначать судовых инспекторов и/или судовых экспертов и наделять должностных лиц Военно-Морских Сил полномочиями в целях обеспечения выполнения и контроля за соблюдением положений Конвенции о грузовой марке.

(В) Командующий имеет право выдавать свидетельства в соответствии с Конвенцией о грузовой марке и устанавливать порядок подачи заявления, освидетельствования и проверки судов в целях получения свидетельства.

Статья 13.9 Правоохранительная функция.

(А) В соответствии с правами и ограничениями, указанными в Главе 3, офицер,

осуществляющий общие правоохранительные функции, может в любой момент времени окликнуть, остановить и вступить на любое судно, подпадающее под юрисдикцию [название государства], предпринять необходимые действия в целях обеспечения контроля за соблюдением положений законодательства [название государства], настоящей главы и любых директив, изданных на основании настоящей главы, и осуществить любые процессуальные действия по указанию компетентного офицера или суда соответствующей юрисдикции.

(Б) Военно-Морские Силы имеют право осуществлять контроль за соблюдением всех нормативных документов [название государства] о грузовых марках, равно как и всех применимых международных конвенций или соглашений о грузовых марках, включая Конвенцию о грузовых марках.

(В) Судовой инспектор, судовой эксперт или офицер, осуществляющий общие правоохранительные функции, имеет право осуществить проверку любого судна [название государства], подпадающего под действие нормативных документов о грузовых марках, чтобы удостовериться в том, что судно удовлетворяет требованиям настоящего подраздела и Конвенции о грузовых марках.

(Г) Судовой инспектор, судовой эксперт или офицер, осуществляющий общие правоохранительные функции, имеет право осуществить проверку любого судна иностранного государства, чтобы удостовериться в том, что:

(1) судно имеет на борту действительное Свидетельство о грузовой марке; и при наличии на борту такого свидетельства, что:

(а) вес находящегося на судне груза не превышает предельного веса, указанного в свидетельстве;

(б) положение грузовых марок соответствует указанному в свидетельстве; и

(в) судно не подвергалось такой модификации, которая сделала бы его непригодным для выхода в море без риска для жизни; или

(2) если судно приписано к стране, не являющейся одной из сторон Конвенции, то что грузовая марка такого судна назначена в соответствии с законами и директивами, аналогичными законам и директивам [название государства] и что судно имеет «местный аналог» Свидетельства о грузовой марке, выданный его государством флага и подтверждающий назначение этой грузовой марки.

(Д) Если судовой инспектор, судовой эксперт или офицер, осуществляющий общие правоохранительные функции, полагает, что судно [название государства] намеревается покинуть место на территории [название государства] в нарушение положений настоящего подраздела о грузовой марке или применимой международной конвенции, то это должностное лицо имеет право задержать судно посредством уведомления владельца, фрахтователя, судовладельца, представителя, капитана или лица, командующего судном. Задержанное судно может быть очищено от таможенных и портовых сборов только после исправления нарушения.

(Е) Если в ходе проверки обнаруживается, что иностранное судно не имеет действующего Свидетельства о грузовой марке, или что характеристики или режим загрузки судна отличаются от указанных в свидетельстве о грузовой марке, Командующий обязан обеспечить своевременное уведомление об этом страны, под флагом которой плавает судно, через дипломатические каналы.

Статья 13.10 Обязанности и запрещенные действия.

Лица и суда, подпадающие под действие настоящего подраздела, обязаны выполнять положения настоящего подраздела и директив, изданных в соответствии с ним, а также выполнять приказы, изданные офицерами, осуществляющими общие правоохранительные функции, или иными уполномоченными должностными лицами.

Статья 13.11 Санкции.

Военно-Морские Силы имеют право назначать административное взыскание за нарушение настоящего подраздела или директив, изданных в соответствии с настоящим подразделом. Любой владелец, фрахтователь, судоводитель, представитель судовладельца, капитан или лицо, командующее судном, нарушившее положения настоящего подраздела, считается виновным в правонарушении и подлежит взысканию в размере [указание соответствующей санкции].

Обмер судов Подраздел 13 (В)

Статья 13.12 Применимость.

(А) Кроме случаев, указанных в качестве исключений, действие настоящего подраздела распространяется на все суда [название государства] и все иные суда в период их нахождения в водах [название государства].

(Б) Исключение составляют те суда, о которых в директиве Министра указывается, что на них не распространяется действие настоящего подраздела.

Статья 13.13 Директивы.

(А) Министр издает директивы, проводящие в действие программу [название государства] по обмеру вместимости судов, а также любые применимые международные

конвенции или договора об обмерах вместимости, включая Международную конвенцию по обмерам вместимости судов 1969 года (Конвенция).

(Б) Командующий имеет право выдавать Свидетельства об обмере вместимости и устанавливать порядок подачи заявления, освидетельствования и обмера вместимости судов в целях получения свидетельства.

(В) Министр имеет право делегировать полномочия по проведению проверки и выдачи судам [название государства] Свидетельств об обмере вместимости.

Статья 13.14 Правоохранительная функция.

(А) В соответствии с правами и ограничениями, указанными в Главе 3, офицер, осуществляющий общие правоохранительные функции, может в любой момент времени окликнуть, остановить и вступить на любое судно, подпадающее под юрисдикцию [название государства], предпринять необходимые действия в целях обеспечения контроля за соблюдением положений законодательства [название государства], настоящей главы и любых директив, изданных на основании настоящей главы, и осуществить любые процессуальные действия по указанию компетентного офицера или суда соответствующей юрисдикции.

(Б) Судовой инспектор, судовой эксперт или офицер, осуществляющий общие правоохранительные функции, имеет право осуществлять контроль за соблюдением всех нормативных документов [название государства] об обмерах вместимости судов, равно как и всех применимых международных конвенций или соглашений об обмерах вместимости, включая Международную конвенцию по обмеру вместимости судов 1969 года (Конвенция).

(В) Судовой инспектор, судовой эксперт или офицер, осуществляющий общие правоохранительные функции, имеет право осуществить проверку любого судна [название государства], подпадающего под действие нормативных документов об обмерах вместимости судов, равно как и всех применимых международных конвенций или соглашений.

(Г) Судовой инспектор, судовой эксперт или офицер, осуществляющий общие правоохранительные функции, имеет право осуществить проверку судна иностранного государства, чтобы удостовериться в том, что:

(1) судно имеет требуемое Конвенцией Международное свидетельство об обмере вместимости и что основные характеристики судна соответствуют информации, указанной в этом свидетельстве; или

(2) если судно приписано к стране, не являющейся одной из сторон Конвенции, то что обмер вместимости судна был произведен в соответствии с законами и директивами, аналогичными законам и директивам, используемым [название государства] в отношении обмера вместимости судов.

(Д) Если в ходе проверки судна флага, являющегося одной из сторон Конвенции, обнаруживается, что судно не имеет Международного свидетельства об обмере вместимости, или что его основные характеристики отличаются от указанных в свидетельстве об обмере вместимости, Командующий обязан обеспечить своевременное уведомление об этом страны, под флагом которой плавает судно, через дипломатические каналы.

(Е) Военно-Морские Силы имеют право осуществлять обмер вместимости судна страны, не являющейся одной из сторон Конвенции, если для этого судна ранее не

был произведен такой обмер в порядке, описанном в настоящем подразделе.

(Ж) Кроме контроля за соблюдением положений настоящей главы и иных имеющих отношение законов и директив [название государства], Военно-Морские Силы осуществляют подготовку документации, необходимой для подтверждения факта или фактов нарушения настоящей главы, закона или директивы [название государства].

Статья 13.15 Обязанности и запрещенные действия.

Лица и суда, подпадающие под действие настоящего подраздела, обязаны выполнять положения настоящего подраздела и директив, изданных в соответствии с ним, а также выполнять приказы, изданные офицерами, осуществляющими общие правоохранительные функции, или иными уполномоченными должностными лицами.

Статья 13.16 Санкции.

Военно-Морские Силы имеют право назначать административное взыскание за нарушение настоящего подраздела или директив, изданных в соответствии с настоящим подразделом. Любой владелец, фрахтователь, судоводитель, представитель судовладельца, капитан или лицо, командующее судном, нарушившее положения Конвенции или нормативных документов [название государства] об обмерах вместимости судов, подлежит административному взысканию в размере (сроком) не более [указание соответствующей санкции].

Суда, обычно не подлежащие проверке
Подраздел 13 (Г)

Статья 13.17 Применимость.

(А) Действие настоящего подраздела распространяется на суда, в других случаях не подлежащие проверке в соответствии с

настоящим Титулом, в том числе на рыболовецкие суда, рыбообрабатывающие суда и плавучие рыбные базы, и:

(1) находящиеся в судоходных водах [название государства]; или

(2) находящиеся в открытом море, если они являются собственностью физических или юридических лиц на территории [название государства].

(Б) Действие настоящего подраздела не распространяется на прогулочные суда.

Статья 13.18 Директивы.

(А) Министр имеет право издавать директивы, требующие от судов, обычно не подлежащих проверке, соблюдения определенных минимальных норм безопасности, в том числе имеющих отношение к:

(1) навигационному оборудованию, включая радиолокационные установки и эхолоты;

(2) спасательным средствам, водонепроницаемым аварийным костюмам, сигнальным устройствам, трюмным осушительным насосам, системам трюмной сигнализации, спасательным и штормовым леерам, при обязательном наличии по меньшей мере одного спасательного пояса, жилета или нагрудника или иного спасательного средства на каждого человека на борту;

(3) противопожарному оборудованию, включая приборы пожарной сигнализации, портативное и полустанционарное противопожарное оборудование, при обязательном наличии по меньшей мере одного портативного огнетушителя на борту каждого судна, приводимого в движение двигателями;

(4) использованию и прокладке изоляционных материалов;

(5) способам хранения легко воспламеняющихся или взрывчатых материалов;

(6) топливной системе, системе вентиляции и электроэнергетическим установкам, при обязательном наличии пламегасителей на карбюраторах двигателей внутреннего сгорания и систем вентиляции для удаления взрывчатых или легко воспламеняющихся газов из трюмов; и

(7) устойчивости судна во время движения.

(Б) Министр имеет право издавать директивы, требующие от обычно не подлежащих проверке судов (если эти суда находятся в территориальном или открытом море) установки, содержания и использования конкретных видов оборудования, в том числе:

(1) систем сигнализации и систем обнаружения источника опасности;

(2) спасательных шлюпок и плотов в количестве, достаточном для размещения всех находящихся на борту лиц;

(3) средств радиосвязи с возможностями, достаточными для эффективной связи с береговыми поисково-спасательными службами;

(4) навигационного оборудования, включая компасы, радиолокационные отражатели, морские карты и якоря;

(5) средства оказания первой медицинской помощи, в том числе аптечки; и

(6) другое оборудование, необходимое в целях сведения к минимуму риска получения членами команды телесных повреждений во время работы судне, если Министр определяет, что существующий риск получения тяжких телесных повреждений может быть устранен или уменьшен посредством такого оборудования.

(В) При подготовке директив в соответствии с настоящим подразделом, Министр принимает во внимание специализированный характер и экономическую сторону деятельности судна, а также его тип, проект и конструкцию.

(Г) Министр имеет право делегировать полномочия по проведению обследования и удостоверению соответствия судов требованиям применимых директив.

Статья 13.19 Правоохранительная функция.

(А) В соответствии с правами и ограничениями, указанными в Главе 3, офицер, осуществляющий общие правоохранительные функции, может в любой момент времени окликнуть, остановить и вступить на любое судно, подпадающее под юрисдикцию [название государства], предпринять необходимые действия в целях обеспечения контроля за соблюдением положений законодательства [название государства], настоящей главы и любых директив, изданных на основании настоящей главы, и осуществить любые процессуальные действия по указанию компетентного офицера или суда соответствующей юрисдикции.

(Б) Кроме контроля за соблюдением положений настоящей главы и иных имеющихся отношение законов и директив [название государства], Военно-Морские Силы осуществляют подготовку документации, необходимой для подтверждения факта или фактов нарушения настоящей главы, закона или директивы [название государства].

Статья 13.20 Обязанности и запрещенные действия.

Лица и суда, подпадающие под действие настоящего подраздела, обязаны выполнять положения настоящего подраздела и директив, изданных в соответствии с ним, а также

выполнять приказы, изданные офицерами, осуществляющими общие правоохранительные функции, или иными уполномоченными должностными лицами.

Статья 13.21 Санкции.

Военно-Морские Силы имеют право назначать административное взыскание за нарушение настоящего подраздела или директив, изданных в соответствии с настоящим подразделом. Любой владелец, фрахтователь, судоводитель, представитель судовладельца, капитан или лицо, командующее судном, нарушившее положения настоящего подраздела, считается виновным в правонарушении и подлежит взысканию в размере [указание соответствующей санкции].

Перевозка опасных товаров и грузов навалом или наливом
Подраздел 13 (Д)

Статья 13.22 Применимость.

Кроме случаев, указанных в качестве исключений, действие настоящего подраздела распространяется на все суда [название государства] и все иные суда в период их нахождения в водах [название государства].

Статья 13.23 Директивы

(А) Министр издает директивы по проблемам обеспечения безопасной перевозки и размещения грузов навалом или наливом с должным учетом всех международных соглашений и конвенций по этим вопросам.

(Б) Министр имеет право установить своей директивой, какие из перевозимых судном грузов рассматриваются, в соответствии с Главой VII Конвенции по охране жизни, как опасные грузы.

13. Проверка и выдача документов торговым судам

(В) Министр издает директивы, относящиеся, в соответствии с Главой VII Конвенции по охране жизни, к:

(1) способу упаковки и размещения таких грузов;

(2) количеству таких грузов и местам на судне, в которых они могут содержаться при перевозке;

(3) маркировочным знакам или этикеткам, которые должны помещаться на любую упаковку или контейнер;

(4) мерам предосторожности, необходимым при перевозке таких грузов; и

(5) полномочиям лица или лиц, осуществляющих проверку, по определению соответствия условий перевозки положениям изданных директив.

(Г) Министр издает директивы в отношении наливных судов, направленные на уменьшение угрозы жизни и имуществу, судовождению и безопасности судов и усиление охраны окружающей среды. Директивы, издаваемые Министром в силу настоящей статьи, носят вспомогательный характер по отношению к директивам, изданным в силу других законов, которые могут быть применены к любому из таких судов. Директивы, издаваемые в силу настоящей статьи, должны содержать требования, относящиеся к:

(1) обработке или размещению груза, способам обработки или размещения груза и механизмам и устройствам, используемым для обработки и размещения груза;

(2) наличия на борту и содержания оборудования и устройств, обеспечивающих предупреждение и уменьшение ущерба морской среде;

(3) сокращению потерь груза в случае морского происшествия; и

(4) уменьшению или устраниению сбросов во время балластировки, дебалластировки, очистки танкеров, обработки груза или иного подобного вида деятельности.

(Д) При подготовке директив в соответствии с данной статьей, Командующий принимает во внимание типы и сорта груза, которые разрешается иметь на борту наливного судна.

(Е) При подготовке директив в соответствии с данной статьей, Командующий устанавливает порядок проведения консультаций, получения и рассмотрения точек зрения:

(1) других заинтересованных органов, ведомств и служб правительства [название государства];

(2) представителей портовых властей и ассоциаций;

(3) представителей природоохранительных групп; и

(4) других заинтересованных сторон, имеющих знания или опыт решения проблем, связанных с безопасностью судов, портов и водных путей и защитой морской среды.

Статья 13.24 Правоохранительная функция.

(А) В соответствии с правами и ограничениями, указанными в Главе 3, офицер, осуществляющий общие правоохранительные функции, может в любой момент времени окликнуть, остановить и вступить на любое судно, подпадающее под юрисдикцию [название государства], предпринять необходимые действия в целях обеспечения контроля за соблюдением положений законодательства [название государства], настоящей главы и любых директив, изданных на основании настоящей главы, и осуществить люб-

бые процессуальные действия по указанию компетентного офицера или суда соответствующей юрисдикции.

(Б) Кроме контроля за соблюдением положений настоящей главы и иных имеющих отношение законы и директив [название государства], Военно-Морские Силы осуществляют подготовку документации, необходимой для подтверждения факта или фактов нарушения настоящей главы, закона или директивы [название государства].

Статья 13.25 Обязанности и запрещенные действия.

Лица и суда, подпадающие под действие настоящего подраздела, обязаны выполнять положения настоящего подраздела и директив, изданных в соответствии с ним, а также выполнять приказы, изданные офицерами, осуществляющими общие правоохранительные функции, или иными уполномоченными должностными лицами.

Статья 13.26 Санкции.

Военно-Морские Силы имеют право назначать административное взыскание за нарушение настоящего подраздела или директив, изданных в соответствии с настоящим подразделом. Любой владелец, фрахтователь, судоводитель, представитель судовладельца, капитан или лицо, командующее судном, нарушившее положения настоящего подраздела, считается виновным в правонарушении и подлежит взысканию в размере [указание соответствующей санкции].

Выдача документов судам Подраздел 13 (Е)

Статья 13.27 Применимость.

(А) Судно вместимостью от 5 коротких тонн, не имеющее необходимых документов

в соответствии с законами иностранного государства, может получить документацию, если это судно находится в собственности:

(1) частного лица, являющегося гражданином [название государства];

(2) ассоциации, треста, совместного предприятия или любой иной экономической единицы, если

(а) все члены этой экономической единицы или их установленная Министром часть являются гражданами [название государства]; и

(б) эта единица имеет право быть держателем титула собственности на судно в соответствии с законами [название государства];

(3) товарищества, если его главные партнеры с неограниченной имущественной ответственностью являются гражданами [название государства] и если контрольный пакет акций этого товарищества принадлежит гражданам [название государства];

(4) корпорации, образованной в соответствии с законами [название государства], если ее президент или иной главный исполнительный директор и председатель ее правления являются гражданами [название государства] и если большинство директоров корпорации от числа директоров, необходимого для получения кворума, являются гражданами [название государства]; или

(5) правительства [название государства].

(Б) Документы выдаются судну только при условии, что для него был произведен обмер вместимости в соответствии с подразделом 13 (В). Однако до обмера судна Ко-

командующий имеет право выдать временное Регистровое свидетельство на это судно.

Статья 13.28 Директивы.

(А) Командующий имеет право выдавать Регистровые свидетельства и устанавливать форму и способ подачи заявление на получение Регистровых свидетельств, а также сведения, которые должны содержаться в таком заявлении.

(Б) Командующий устанавливает правила, обеспечивающие единообразие и достоверность информации, содержащейся в Регистровых свидетельствах.

(В) Министр имеет право делегировать полномочия по проведению проверки и выдачи свидетельств судам [название государства] классификационному обществу.

Статья 13.29 Правоохранительная функция.

(А) В соответствии с правами и ограничениями, указанными в Главе 3, офицер, осуществляющий общие правоохранительные функции, может в любой момент времени окликнуть, остановить и вступить на любое судно, подпадающее под юрисдикцию [название государства], предпринять необходимые действия в целях обеспечения контроля за соблюдением положений законодательства [название государства], настоящей главы и любых директив, изданных на основании настоящей главы, и осуществить любые процессуальные действия по указанию компетентного офицера или суда соответствующей юрисдикции.

(Б) Офицеры, осуществляющие общие правоохранительные функции, имеют право конфисковывать и опечатывать любое подлежащее конфискации судно и арестовывать любое подлежащее аресту лицо в силу любого иммиграционного закона или директивы и применять минимально необходимые

силовые меры для указанных конфискации или ареста.

(В) Кроме контроля за соблюдением положений настоящей главы и иных имеющихся отношение законов и директив [название государства], Военно-Морские Силы осуществляют подготовку документации, необходимой для подтверждения факта или фактов нарушения настоящей главы, закона или директивы [название государства]. Военно-Морские Силы уполномочены определять меру наказания за нарушение настоящей главы и директив, изданных в соответствии с ней.

Статья 13.30 Обязанности и запрещенные действия.

(А) Лица и суда, подпадающие под действие настоящего подраздела, обязаны выполнять положения настоящего подраздела и директив, изданных в соответствии с ним, а также выполнять приказы, изданные офицерами, осуществляющими общие правоохранительные функции, или иными уполномоченными должностными лицами.

(Б) Судно может использоваться не иначе как для тех видов торговой деятельности, которые указаны в специальном документе, выданном этому судну.

(В) Судам, относящимся к классу барж, которые могут использоваться в каботажной торговле, разрешено заниматься этой торговлей в реках, гаванях, озерах, каналах и внутренних водах без специального разрешения.

(Г) Регистровое свидетельство считается недействительным, если судно, которому оно было выдано:

(1) более не удовлетворяет требованиям настоящего подраздела и директив, изданных в соответствии с настоящим под-

разделом, в отношении такого Регистрового свидетельства; или

(2) переходит под командование лица, не являющегося гражданином [название государства].

(Д) Недействительное Регистровое свидетельство подлежит сдаче в порядке, определенном директивами Командующего.

(Е) В любом Регистровом свидетельстве должны содержаться сведения, которые:

(1) идентифицируют и описывают судно;

(2) идентифицируют владельца этого судна; и

(3) содержат дополнительную информацию, указанную Командующим.

(Ж) Регистровое свидетельство может быть индоссировано судовым индоссаментом. Судно, которому выдается судовой индоссамент, имеет право заниматься внешнеторговой деятельностью.

(З) Регистровое свидетельство может быть индоссировано каботажным индоссаментом в случае судна, которое:

(1) имеет право на получение документации; и

(2) в соответствии с законами [название государства] относится к классу судов, которым разрешено заниматься каботажной торговлей.

(И) В соответствии с законами [название государства], регулирующими каботажную торговлю, каботажной торговлей может заниматься только судно, Регистровое свидетельство которого индоссировано каботажным индоссаментом.

(К) Регистровое свидетельство может быть индоссировано рыбопромысловым индоссаментом в случае судна, которое:

(1) имеет право на получение документации; и

(2) в соответствии с законами [название государства] относится к классу судов, которым разрешено заниматься рыболовством.

(Л) В соответствии с законами [название государства], регулирующими рыболовство, рыболовством может заниматься только судно, Регистровое свидетельство которого индоссировано рыбопромысловым индоссаментом.

(М) Судну, имеющему право на получение документации, может быть выдано Регистровое свидетельство с рекреационным индоссаментом. Имеющее необходимые документы судно с рекреационным индоссаментом имеет право плавать между портом [название государства] и иностранным портом без предоставления в Таможенную службу грузового манифеста или таможенной очистки. Однако, прогулочное судно обязано выполнять все таможенные требования в отношении объявления прибытия и все находящиеся на борту этого прогулочного судна лица подпадают под действие всех применимых таможенных директив.

(Н) Имеющее необходимые документы судно, действующее в соответствии с рекреационным индоссаментом, должно использоваться исключительно в рекреационных целях.

(О) Командующий периодически публикует перечень всех имеющих необходимые документы судов и такую информацию об этих судах, которую он считает нужной или полезной.

13. Проверка и выдача документов торговым судам.

(П) Владелец и капитан имеющего необходимые документы судна обязаны предъявлять Регистровое свидетельство судна на проверку в соответствии с положениями закона или по требованию Командующего.

(Р) Командование имеющим необходимые документы судном может осуществляться только гражданином [название государства].

Статья 13.31 Санкции.

(А) Военно-Морские Силы имеют право назначать административное взыскание за нарушение настоящего подраздела или директив, изданных в соответствии с настоящим подразделом. Любой владелец, фрахтователь, судоводитель, представитель судовладельца, капитан или лицо, командующее судном, нарушившее положения настоящего подраздела, считается виновным в правонарушении и подлежит взысканию в размере [указание соответствующей санкции].

(Б) В случае, если владелец судна сознательно фальсифицирует или скрывает какой-либо существенный факт, делает ложное утверждение или представляет ложную информацию о документации судна, то это судно и его оборудование подлежит задержанию и конфискации в пользу [название государства].

(В) В случае, если имеет место факт сознательного и мошеннического использования Регистрового свидетельства судна, то такое судно и его оборудование подлежит задержанию и конфискации в пользу [название государства].

(Г) В случае, если владелец судна не уплачивает штраф, наложенный Командующим в качестве административного взыскания, то Командующий имеет право отказать в выдаче или возобновлении индоссамента или отзвать индоссамент к Регистро-

вому свидетельству, выданному в соответствии с настоящим подразделом.

(Д) Судно и его оборудование подлежит задержанию и конфискации в пользу [название государства] в случае, если:

(1) судно продолжает осуществлять свою деятельность после отказа в выдаче или отзыва его индоссамента;

(2) судно занимается торговой деятельностью, не имея соответствующего торгового индоссамента; или

(3) имеющее необходимые документы судно с рекреационным индоссаментом занимается видами деятельности, отличными от его использования в рекреационных целях.

Выдача номеров не имеющим необходимых документов судам Подраздел 13 (Ж)

Статья 13.32 Применимость.

(А) Действие настоящего подраздела распространяется на все не имеющие необходимых документов суда, оборудованные главными двигателями любого вида и используемые в водах, подпадающих под юрисдикцию [название государства], а также в открытом море за пределами территориальных морей, если эти суда находятся в собственности физических или юридических лиц на территории [название государства].

(Б) Выдача номеров [название государства] не является обязательной в случае следующих категорий судов:

(1) иностранных судов, временно использующих воды, подпадающие под юрисдикцию [название государства];

(2) военных кораблей или государственных судов [название государства], за исключением государственных судов прогулочного типа; и

(3) судам, которые имеют или должны иметь Регистровое свидетельство, выданное в соответствии с настоящей главой.

Статья 13.33 Директивы.

(А) Министр устанавливает особой директивой уникальную систему выдачи номеров для судов, подпадающих под действие настоящего подраздела, и выдает номер каждому такому судну.

(Б) Министр имеет право делегировать полномочия по проведению проверки и выдачи свидетельств судам [название государства] классификационному обществу, официально признанному [название государства].

Статья 13.34 Правоохранительная функция.

(А) В соответствии с правами и ограничениями, указанными в Главе 3, офицер, осуществляющий общие правоохранительные функции, может в любой момент времени окликнуть, остановить и вступить на любое судно, подпадающее под юрисдикцию [название государства], предпринять необходимые действия в целях обеспечения контроля за соблюдением положений законодательства [название государства], настоящей главы и любых директив, изданных на основании настоящей главы, и осуществить любые процессуальные действия по указанию компетентного офицера или суда соответствующей юрисдикции.

(Б) Офицеры, осуществляющие общие правоохранительные функции, имеют право конфисковывать и опечатывать любое подлежащее конфискации судно и арестовывать любое подлежащее аресту лицо в силу лю-

бого иммиграционного закона или директивы и применять минимально необходимые силовые меры для указанных конфискаций или ареста.

(В) Кроме контроля за соблюдением положений настоящей главы и иных имеющихся отношение законов и директив [название государства], Военно-Морские Силы осуществляют подготовку документации, необходимой для подтверждения факта или фактов нарушения настоящей главы, закона или директивы [название государства]. Военно-Морские Силы уполномочены определять меру наказания за нарушение настоящей главы и директив, изданных в соответствии с ней.

Статья 13.35 Обязанности и запрещенные действия.

(А) Свидетельство о выдаче номера выдается на номер, выданный в соответствии с настоящим подразделом. Свидетельство постоянно находится на борту судна, которому оно было выдано, и предоставляется для проверки в любое время, когда судно занимается своей деятельностью. Свидетельство о выдаче номера должно содержать сведения, которые:

(1) идентифицируют и описывают судно;

(2) идентифицируют владельца этого судна; и

(3) содержат дополнительную информацию, указанную Командующим.

(Б) Выданный судну номер должен быть нанесен краской или постоянно прикреплен к каждому из бортов носовой части этого судна. Размеры, цвет и тип изображения должны соответствовать спецификациям, указанным Командующим.

13. Проверка и выдача документов торговым судам

(В) Подпадающее под действие настоящего подраздела судно не может использоваться ни одним лицом, если у него нет номера, выданного в соответствии со Свидетельством о выдаче номера, или если этот номер нанесен (прикреплен) на судно иначе, чем это указано в Статье 13.35 (Б).

Статья 13.36 Санкции.

(А) Военно-Морские Силы имеют право назначать административное взыскание за нарушение настоящего подраздела или директив, изданных в соответствии с настоящим подразделом. Любой владелец, фрахтователь, судоводитель, представитель судовладельца, капитан или лицо, командующее судном, нарушившее положения настоящего подраздела, считается виновным в правонарушении и подлежит взысканию в размере [указание соответствующей санкции].

14. ЛИЧНЫЙ СОСТАВ ТОРГОВЫХ СУДОВ

ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ ГЛАВЫ

В настоящей главе рассматриваются положения, необходимые для наделения Береговой охраны полномочиями по обеспечению безопасности личного состава (моряков) торговых судов и безопасного и эффективного функционирования судов, на которых он работает. Обеспечить безопасность и эффективность работы судов можно в том случае, если они укомплектованы достаточным количеством моряков, имеющих соответствующие судовые патенты.

Подраздел 14 (А), озаглавленный «Укомплектование командой», устанавливает правовые рамки для разработки основных принципов создания минимального штатного расписания судна, в котором указывается минимально необходимая численность прошедших аттестацию моряков каждой специальности на борту судна исходя из требований обеспечения его безопасности.

Подраздел 14 (Б), озаглавленный «Стандарты подготовки, аттестации и несения вахтенной службы для моряков», содержит основные принципы определения минимальных требований к морякам, при удовлетворении которых моряки считаются имеющими право на выполнение определенных обязанностей на борту судна конкретного размера.

Подраздел 14 (В), озаглавленный «Задача моряков», затрагивает некоторые области уголовного права, относящиеся исключительно к морякам, в том числе нормативные документы, распространяющие положения уголовного законодательства государства (например, в связи с кражами, убийствами, изнасилованиями и т.п.) на действия моряков - граждан государства на судах государства.

БЕРЕГОВАЯ ОХРАНА США

Некоторые функции на борту судов флаг. США могут выполняться только лицами имеющими действительные лицензии или свидетельства на выполнение этих функций. Законы и директивы наделяют Береговую охрану полномочиями по определению профессиональной пригодности частных лиц к выполнению определенных функций и выдаче лицензий и свидетельств, удостоверяющих их пригодность.

Береговая охрана также уполномочена выдавать документы членам экипажей некоторых категорий судов США, не имеющим таких документов. Эти документы являются необходимым условием найма, служат удостоверением профессиональной пригодности и указывают квалификационный разряд дающий право на занятие определенной должности.

Кроме того, Береговая охрана США уполномочена регулировать укомплектование судов командой, в том числе устанавливают нормы необходимой численности личного состава, а также квалификационные требования и условия найма. Такое регулирование осуществляется посредством выдачи Свидетельств о проверке.

Наконец, капитаны судов Соединенных Штатов, осуществляющих внешнеторговую деятельность, обязаны подписывать договор о найме на судно с членами судовой команды, с указанием ставок оплаты труда, условий найма и других деталей рейса. Архив записей о таких договорах и сведений трудовой деятельности всех моряков содержится Береговой охраной.

МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО

При разработке концепций, положенных в основу настоящей главы, были использованы положения Конвенции по охране человеческой жизни на море; Конвенции по стандартам подготовки, аттестации и несения вахтенной службы для моряков; Резолюции А.481 «Принципы укомплектования командой в целях обеспечения безопасности»; проекта Международной конвенции по стандартам подготовки, аттестации и несения вахтенной службы на торговых судах; и некоторые основные положения законодательства Соединенных Штатов.

Эти конвенции создавались в целях стандартизации процессов укомплектования командой и деятельности судов, осуществляющих рейсы между государствами. Поэтому они не всегда распространяются на суда, действующие исключительно в водах, подпадающих под юрисдикцию государства их флага.

Несмотря на эту оговорку, в действительности эти конвенции устанавливают стандарты и нормы, признаваемые международным морским сообществом в качестве приемлемых. Любое государство, желающее придерживаться этих конвенций при создании своей собственной совокупности правовых норм, будет удовлетворять минимальным стандартам и нормам, признаваемым международным сообществом в соответствующей предметной области. Кроме того, эти стандарты и нормы обеспечивают государству правовую базу для дальнейшего развития своего внутреннего законодательства, удовлетворяющего его конкретным потребностям.

Укомплектование командой Подраздел 14 (А)

Статья 14.1 Определения.

Если иное не оговорено особо, то указанные ниже термины имеют следующее значение:

Резолюция. Термин «Резолюция» обозначает Резолюцию ИМО А.481 «Принципы укомплектования командой в целях обеспечения безопасности» 1981 года.

Моряк. Под термином «моряк» понимается любое лицо, работающее по найму на судне и выполняющее обязанности по машинному управлению и/или навигации судна, или осуществляющее иную деятельность по обеспечению продолжения рейса.

Конвенция по охране жизни (SOLAS). Термин «Конвенция по охране жизни» обозначает Международную конвенцию по охране человеческой жизни в море 1974 года и все действующие поправки к ней.

Конвенция по стандартам подготовки моряков (STCW). Термин «Конвенция по стандартам подготовки моряков» обозначает Международную конвенцию по стандартам подготовки, аттестации и несения вахтенной службы для моряков 1978 года и все действующие поправки к ней.

Конвенция по стандартам подготовки личного состава торговых судов (STCW-FV). Термин «Конвенция по стандартам подготовки личного состава торговых судов» обозначает Международную конвенцию по стандартам подготовки, аттестации и несения вахтенной службы для личного состава торговых судов 1995 года.

Судно. Под термином «судно» понимается судно любого класса, в том числе суда на воздушных крыльях, суда на воздушных подушках, погружаемые снаряды, плавсред-

ства (вне зависимости от того, являются ли они самоходными или нет) и стационарные или плавучие морские платформы.

Статья 14.2 Применимость.

Действие настоящего подраздела распространяется на моряков, служащих на судах флага, кроме случаев, когда они служат на борту:

(А) военных кораблей, вспомогательных судов Военно-Морских Сил или иных судов, находящихся в собственности или управлении государства и выполняющих исключительно правительственные некоммерческие рейсы; однако, государство обязано, посредством принятия соответствующих мер, не затрудняющих функционирования и не ведущих к ухудшению эксплуатационных характеристик таких судов, обеспечить, что все лица, служащие на борту этих судов, удовлетворяют требованиям Конвенции по охране жизни, Конвенции по стандартам подготовки моряков и Резолюции; и

(Б) прогулочных судов, не занимающихся торговлей.

Статья 14.3 Директивы.

(А) Исходя из соображений безопасности, Министр устанавливает минимальные требования к штатной численности личного состава всех судов [название государства] в соответствии с настоящим подразделом, Конвенцией по стандартам подготовки моряков, Конвенцией по стандартам подготовки личного состава торговых судов и Резолюции.

(Б) Министр определяет порядок выдачи Минимального штатного расписания, соответствие которому должно соблюдаться на борту судна.

(В) При установлении минимальных требований к штатной численности личного

состава, Министр может принимать во внимание положения Конвенции по стандартам подготовки моряков, Конвенции по стандартам подготовки личного состава торговых судов и следующие факторы:

- (1) принципы безопасного несения вахтенной службы (навигационные, инженерные и имеющие отношение к обработке грузов);
- (2) эффективность швартовки и снятия со швартовов;
- (3) функционирование всего противопожарного оборудования и спасательных средств;
- (4) содержание всего судового оборудования, в том числе навигационного оборудования, оборудования грузовых трюмов, машинного отделения, противопожарного оборудования и спасательных средств;
- (5) обеспечение порядка и безопасности на судне в целях минимизации риска возникновения пожара;
- (6) порядок медицинского обслуживания на борту судна;
- (7) непрерывность процесса подготовки и аттестации моряков;
- (8) ограничения длительности рабочего дня, требования к длительности периода отдыха и факторы, влияющие на уровень утомленности команды;
- (9) расстояние, продолжительность и характер рейса;
- (10) наличие любых средств механизации труда, в том числе любых установленных на судне комплексных или автоматизированных систем, и надежность этих систем;
- (11) жилые помещения команды; и

(12) особый характер конструкции или эксплуатационные характеристики судна.

(Г) В той степени, в которой это не противоречит Резолюции, после проведения осмотра, требующегося в соответствии с настоящей главой, Министр определяет, к каким судам будет предъявлено требование об обязательности соблюдения Минимального штатного расписания.

(Д) Минимальное штатное расписание включает в себя сведения, требующиеся в соответствии с Приложением I Резолюции, а именно:

(1) название судна, порт приписки и номер или буквы, нанесенные на бортах судна;

(2) таблица, содержащая сведения о численности и разрядах личного состава, который должен находиться на судне, а также любые особые условия или иные примечания;

(3) формальное заявление о том, что судно считается укомплектованным командой в соответствии с нормами безопасности, в случае, если, по выходе судна в море на его борту находится не меньше лиц каждого разряда, чем указано в этом документе, с учетом любых особых условий, указанных в документе;

(4) заявление о любых ограничениях в отношении действительности документа, со ссылкой на особенности конкретного судна и характер осуществляющей им деятельности; и

(5) дата выдачи и срок действия этого документа за подписью Командующего.

(Е) Командующий издает директивы, необходимые для обеспечения соблюдения всеми судами, кроме судов, специально указанных Командующим в качестве исключе-

ний, Минимального штатного расписания. Соблюдение судном Минимального штатного расписания может быть проверено в любое время.

(Ж) Командующий издает директивы, определяющие, что применение настоящей статьи не порождает для судов, не являющихся членами Конвенции по стандартам подготовки моряков, более льготных условий, чем для судов, являющихся членами этой Конвенции.

Статья 14.4 Правоохранительная функция.

(А) В соответствии с правами и ограничениями, указанными в Главе 3, офицер, осуществляющий общие правоохранительные функции, может в любой момент времени окликнуть, остановить и вступить на любое судно, подпадающее под юрисдикцию [название государства], предпринять необходимые действия в целях обеспечения контроля за соблюдением положений законодательства [название государства], настоящей главы и любых директив, изданных на основании настоящей главы, и осуществить любые процессуальные действия по указанию компетентного офицера или суда соответствующей юрисдикции.

(Б) Судно, которое не имеет действительного Минимального штатного расписания или штатная численность которого не соответствует требованиям Минимального штатного расписания, может быть задержано Командующим до того момента, пока Командующий не сделает заключения, что судно может выходить в море, не представляя неоправданной угрозы безопасности судовождения.

(В) При задержании иностранного судна, Командующий обязан в письменной форме информировать от этом факте Консула государства флага судна, указав обстоятельства, вследствие которых было произведено такое задержание.

(Г) Кроме контроля за соблюдением положений настоящей главы и иных имеющих отношение законов и директив [название государства], Военно-Морские Силы осуществляют подготовку документации, необходимой для подтверждения факта или фактов нарушения настоящей главы, закона или директивы [название государства].

Статья 14.5 Обязанности и запрещенные действия.

Лица и суда, подпадающие под действие настоящего подраздела, обязаны выполнять положения настоящего подраздела и директив, изданных в соответствии с ним, а также выполнять приказы, изданные офицерами, осуществляющими общие правоохранительные функции, или иными уполномоченными должностными лицами.

Статья 14.6 Санкции.

(А) Военно-Морские Силы имеют право назначать административное взыскание за нарушение настоящего подраздела или директив, изданных в соответствии с настоящим подразделом. Любой владелец, фрахтователь, судоводитель, представитель судовладельца, капитан или лицо, командующее судном, нарушившее положения настоящего подраздела, считается виновным в правонарушении и подлежит взысканию в размере [указание соответствующей санкции].

(Б) Если нарушение настоящего подраздела совершается судном, приписанным к государству с аналогичными законами и директивами о минимально необходимой штатной численности, то Командующий, действуя координированно с Министром иностранных дел, может, вместо определения меры наказания, передать это дело правительству государства приписки или национальности судна.

**Стандарты подготовки, аттестации и несения вахтенной службы для моряков
Подраздел 14 (Б)**

Статья 14.7 Применимость.

Кроме случаев, указанных в качестве исключений, действие настоящего подраздела распространяется на все суда [название государства] и все иные суда в период их нахождения в водах [название государства].

Статья 14.8 Директивы.

(А) Министр издает директивы, определяющие типы выдаваемых судовых патентов, квалификационные требования, необходимые для их получения, и порядок подачи соответствующих заявлений.

(Б) Командующий имеет право выдавать судовые патенты тем капитанам и офицерам и определять разряды тех моряков, которые удовлетворяют требованиям к сроку службы, возрасту, состоянию здоровья, уровню подготовки и результатам аттестации. Обязательные минимальные требования, предъявляемые ко всем морякам, кроме моряков, работающих по найму на рыболовецких судах, должны соответствовать Правилу II/2, с последующими поправками, и Приложениям к Конвенции по стандартам подготовки моряков; в случае моряков, работающих по найму на рыболовецких судах, эти требования должны соответствовать Правилу II/1 Конвенции по стандартам подготовки личного состава торговых судов.

(В) В обстоятельствах крайней необходимости и в случае, если это не приводит к возникновению угрозы людям, имуществу или окружающей среде, Командующий имеет право смягчить требования закона, разрешив конкретному моряку служить на конкретном судне в течение установленного срока не свыше шести месяцев в должности, на занятие которой этот моряк не имеет права в связи с отсутствием у него соответствующего патента, при том условии, если

Командующий считает, что лицо, в отношении которого происходит такое смягчение, удовлетворяет квалификационным требованиям, необходимым для занятия такой должности, не нарушая при этом норм безопасности.

(Г) Такое разрешение может быть дано только в отношении лица, прошедшего аттестацию на занятие должности одним разрядом ниже, чем должность, которую он будет занимать в результате смягчения требований закона.

(Д) Командующий издает директивы, определяющие, что применение настоящей статьи не порождает для судов, не являющихся членами Конвенции по стандартам подготовки моряков и Конвенции по стандартам подготовки личного состава торговых судов, более льготных условий, чем для судов, являющихся членами этой Конвенции.

Статья 14.9 Правоохранительная функция.

(А) В соответствии с правами и ограничениями, указанными в Главе 3, офицер, осуществляющий общие правоохранительные функции, может в любой момент времени окликнуть, остановить и вступить на любое судно, подпадающее под юрисдикцию [название государства], предпринять необходимые действия в целях обеспечения контроля за соблюдением положений законодательства [название государства], настоящей главы и любых директив, изданных на основании настоящей главы, и осуществить любые процессуальные действия по указанию компетентного офицера или суда соответствующей юрисдикции.

(Б) Любое судно, проводящее аттестацию своих моряков в соответствии со стандартами, установленными в Конвенции по стандартам подготовки моряков и Конвенции по стандартам подготовки личного состава торговых судов, подлежит проверке в

соответствии со Статьей X и Правилом I/4 Конвенции по стандартам подготовки моряков и Статьей 7 Конвенции по стандартам подготовки личного состава торговых судов.

(В) Законы и директивы иностранного государства о проверке считаются аналогичными соответствующим законам и директивам [название государства], если иностранное государство является одной из сторон Конвенции по стандартам подготовки моряков или Конвенции по стандартам подготовки личного состава торговых судов. Судовые патенты иностранных моряков могут приниматься в качестве имеющего юридическую силу доказательства только в том случае, если они предоставляются судном государства, которое в законодательном порядке предоставило прибывающим на его территорию судам [название государства] такие же привилегии, которые предоставляются судам этого государства, прибывающим на территорию [название государства].

(Г) Кроме контроля за соблюдением положений настоящей главы и иных имеющих отношение законов и директив [название государства], Военно-Морские Силы осуществляют подготовку документации, необходимой для подтверждения факта или фактов нарушения настоящей главы, закона или директивы [название государства].

Статья 14.10 Обязанности и запрещенные действия.

Лица и суда, подпадающие под действие настоящего подраздела, обязаны выполнять положения настоящего подраздела и директив, изданных в соответствии с ним, а также выполнять приказы, изданные офицерами, осуществляющими общие правоохранительные функции, или иными уполномоченными должностными лицами.

Статья 14.11 Санкции.

(А) Военно-Морские Силы имеют право назначать административное взыскание за

нарушение настоящего подраздела или директив, изданных в соответствии с настоящим подразделом. Любой владелец, фрахтователь, судоводитель, представитель судовладельца, капитан или лицо, командующее судном, нарушившее положения настоящего подраздела, считается виновным в правонарушении и подлежит взысканию в размере [указание соответствующей санкции].

(Б) В случае определения Командующим, что обнаруженные недостатки представляют угрозу для лиц, имущества или окружающей среды, Командующий обязан задержать судно до исправления недостатков в той степени, которая необходима для устранения этой угрозы.

(В) Если нарушение настоящего подраздела совершается судном, приписанным к государству с аналогичными законами и директивами о минимально необходимой штатной численности, то Командующий, действуя координированно с Министром иностранных дел, может, вместо определения меры наказания, передать это дело правительству государства приписки или национальности судна.

Защита моряков Подраздел 14 (В)

Статья 14.12 Применимость.

Действие настоящего подраздела распространяется на капитанов и членов экипажа всех судов [название государства] в период их нахождения в открытом море или любых водах, подпадающих под юрисдикцию [название государства].

Статья 14.13 Директивы.

Министр имеет право издавать директивы, дающие Военно-Морским Силам возможность осуществлять контроль за соблюдением положений настоящего подраздела.

Статья 14.14 Правоохранительная функция.

(А) В соответствии с правами и ограничениями, указанными в Главе 3, офицер, осуществляющий общие правоохранительные функции, может в любой момент времени окликнуть, остановить и вступить на любое судно, подпадающее под юрисдикцию [название государства], предпринять необходимые действия в целях обеспечения контроля за соблюдением положений законодательства [название государства], настоящей главы и любых директив, изданных на основании настоящей главы, и осуществить любые процессуальные действия по указанию компетентного офицера или суда соответствующей юрисдикции.

(Б) Офицеры, осуществляющие общие правоохранительные функции, имеют право конфисковывать и опечатывать любое подлежащее конфискации судно и арестовывать любое подлежащее аресту лицо в силу любого иммиграционного закона или директивы и применять минимально необходимые силовые меры для указанных конфискаций или ареста. Кроме случаев, указанных в качестве исключений, действие настоящего подраздела распространяется на все суда [название государства] и все иные суда в период их нахождения в водах [название государства].

(В) Кроме контроля за соблюдением положений настоящей главы и иных имеющихся отношение законов и директив [название государства], Военно-Морские Силы осуществляют подготовку документации, необходимой для подтверждения факта или фактов нарушения настоящей главы, закона или директивы [название государства]. Военно-Морские Силы уполномочены определять меру наказания за нарушение настоящей главы и директив, изданных в соответствии с ней.

Статья 14.15 Обязанности и запрещенные действия.

(А) Лица и суда, подпадающие под действие настоящего подраздела, обязаны выполнять положения настоящего подраздела и директив, изданных в соответствии с ним, а также выполнять приказы, изданные офицерами, осуществляющими общие правоохранительные функции, или иными уполномоченными должностными лицами.

(Б) Ни один капитан или офицер судна [название государства] не имеет права портить, бить, ранить или, без достаточных оснований, заключать под арест любого из членов команды этого судна, не предоставлять им достаточного количества пищи и довольствия или применять к ним какое-либо телесное или жестокое и необычное наказание.

(В) Команда судна [название государства] не имеет права предпринимать попытку бунта или мятежа на борту такого судна; образовывать преступное сообщество, вступать в заговор или составлять заговор с любым другим находящимся на борту лицом с целью совершить бунт или мятеж; уговаривать, склонять или подстрекать любого другого члена команды к невыполнению или сопротивлению законным приказам капитана или иного офицера такого судна; отказываться от исполнения или пренебрегать исполнением своих обязанностей на борту судна или обманывать оказанное доверие; участвовать в собраниях, проходящих буйным и мятежным образом; поднимать мятеж на борту; или незаконным образом лишать свободы капитана или другого офицера из числа командующего состава.

(Г) Команда судна [название государства] не имеет права беззаконно и с применением силы, или путем обмана или запугивания, узурпировать командование таким судном у капитана или иного офицера, командующего судном на законных основаниях;

лишать указанных лиц власти и права командования на борту судна; оказывать сопротивление или препятствовать указанным лицам в свободном и законном осуществлении их полномочий; или передавать такую власть и командование другому лицу, не имеющему на это законных полномочий.

Статья 14.16 Санкции.

(А) Военно-Морские Силы имеют право назначать административное взыскание за нарушение настоящего подраздела или директив, изданных в соответствии с настоящим подразделом. Любой владелец, фрахтователь, судоводитель, представитель судовладельца, капитан или лицо, командующее судном, нарушившее положения настоящего подраздела, считается виновным в правонарушении и подлежит взысканию в размере [указание соответствующей санкции].

(Б) Капитан и команда судна, включая офицеров, нарушившие положения настоящего подраздела или директив, изданных в соответствии с ним, несут административную ответственность перед [название государства] в размере не выше [указание соответствующей санкции] за каждое нарушение и подпадают под действие уголовных законов [название государства].

15. ЗАГРЯЗНЕНИЕ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ ГЛАВЫ

Настоящая глава этого Титула в значительной мере направлена на реализацию Международной конвенции по предупреждению загрязнения моря с судов 1973 года, в соответствии с поправками, внесенными Протоколом 1978 года (МАРПОЛ) (подраздел 15 (А)); Международной конвенции относительно вмешательства в открытое море в случаях аварий, приводящих к загрязнению нефтью 1969 года; и Протокола относительно вмешательства в открытое море в случаях аварий, приводящих к загрязнению веществами, отличными от нефти, 1973 года (Конвенция о вмешательстве), Международной конвенции по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбы с ним и сотрудничества 1990 года (Конвенция по обеспечению готовности) (подраздел 15 (Б)); и Международной конвенции по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 года (Лондонская конвенция о сбросах отходов) (подраздел 15(В)). В настоящую главу также включены примеры законодательства, по вопросам ответственности и компенсации ущерба за действия, описанные в указанных конвенциях. (Отметим, что хотя эти вопросы тесно связаны с общей ответственностью судовладельца, эта широкая тема выходит за рамки настоящего Титула.) Кроме того, в главе представлена примерная схема обеспечения нормативного регулирования и полномочий в сфере предотвращения загрязнения внутреннего моря страны, включая все правительственные полномочия по борьбе с ним.

БЕРЕГОВАЯ ОХРАНА США

Береговая охрана США обеспечивает контроль за соблюдением большого количества законов США, направленных на защиту

морской окружающей среды. Личный состав Береговой охраны проводит активную работу по обеспечению контроля за соблюдением законов о борьбе с загрязнением вод, стремясь выявить и расследовать все случаи такого загрязнения посредством патрулирования с воды и воздуха и сбора отчетов о фактах загрязнения. Береговая охрана также уполномочена определять размер и взыскивать штрафы за нарушение законов США о загрязнении моря. Береговая охрана США работает в тесном взаимодействии с другими ведомствами Соединенных Штатов, в особенности с Управлением по охране окружающей среды и Национальной администрацией по океану и атмосфере.

МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО

Международное право и международные соглашения являются основным источником норм предотвращения загрязнения окружающей среды, соблюдение которых требуется от всех торговых судов. В различных международных соглашениях также устанавливаются основы межгосударственного сотрудничества в случаях значительного загрязнения окружающей среды. В число самых важных инструментов международного права в сфере предотвращения загрязнения входят: Международная конвенция по предупреждению загрязнения моря с судов 1973 года, в соответствии с поправками, внесенными Протоколом 1978 года (МАРПОЛ) (подраздел 15 (А)); Международная конвенция относительно вмешательства в открытое море в случаях аварий, приводящих к загрязнению нефтью 1969 года; и Протокол относительно вмешательства в открытое море в случаях аварий, приводящих к загрязнению веществами, отличными от нефти, 1973 года (Конвенция о вмешательстве); Международная конвенция по обеспечению готовности на случай за-

грязнения нефтью, борьбы с ним и сотрудничества 1990 года (Конвенция по обеспечению готовности) (подраздел 15 (Б)); и Международная конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 года (Лондонская конвенция о сбросах отходов) (подраздел 15(В)). Эти международные конвенции содержат: (1) положения, обеспечивающие предотвращение загрязнения окружающей среды (Конвенция по предотвращению загрязнения (МАРПОЛ)); (2) меры по борьбе с загрязнением (Конвенция о вмешательстве и Конвенция по обеспечению готовности); и (3) положения, регулирующие сбросы в океаны (Конвенция о сбросах отходов). Кроме того, вопросы ответственности и компенсации ущерба за загрязнение нефтью с нефтеналивных судов рассматриваются в Международной конвенции о гражданской ответственности за загрязнение нефтью 1971 года (Конвенция о гражданской ответственности) и Международной конвенции о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1971 года (Конвенция о фонде) и поправками к ним, внесенными Протоколами 1976, 1984 и 1992 годов.

В подразделах ниже приводятся примерные законодательные формулировки.

Предотвращение загрязнения с судов Подраздел 15 (А)

Статья 15.1 Определения.

За исключением особо оговоренных случаев, термины, используемые в настоящей главе, понимаются следующим образом:

Сбросы. Под термином «сбросы» понимается любое сознательное удаление отходов или иных материалов в море, осуществляющееся с судов, летательных аппаратов, платформ или других объектов искусственного происхождения; а также любое сознательное удаление в море судов, летательных аппаратов, платформ или других объектов

искусственного происхождения. Термин «сбросы» не включает в себя удаление в море отходов или иных материалов, являющихся побочным продуктом или результатом функционирования находящихся в море судов, летательных аппаратов, морских платформ или других объектов искусственного происхождения и их оборудования нормальных условиях, отличных от отходов или других материалов, перевозимых судами, летательными аппаратами, морскими платформами или другими объектами искусственного происхождения или на такие суда, летательные аппараты, морские платформы и объекты, предназначенные для удаления таких материалов; или материалов, являющихся производными от обработки таких отходов или иных материалов на таких судах, летательных аппаратах, платформах или объектах. Кроме этого, этот термин не включает в себя размещение материалов в целях, отличных от простого удаления таких материалов, при условии, однако, что такое размещение не противоречит целям Лондонской конвенции о сбросах отходов.

Опасные вещества, отличные от нефти. Под термином «опасные вещества, отличные от нефти», понимаются:

(А) вещества, перечисленные в списке,ложенном к Протоколу о вмешательстве, и

(Б) иные вещества, которые могут представлять опасность для здоровья людей, причинять вред морским и неморским живым ресурсам, наносить ущерб эстетико-ландшафта или приводить к другим результатам, вступающим в противоречие с иными видами разрешенного по закону использования моря, и которые, в обстоятельствах, имеющих место на момент отклика на событие, могут представлять серьезную угрозу возникновению опасности, аналогичной той, которую представляет любое из веществ,

перечисленных в списке, который указан в параграфе (А).

Вмешательство. Под термином «вмешательство» понимается любое действие, наносящее вред и предпринятое в ущерб интересам корабля или его груза без согласования с судовладельцем или судоводителем.

Конвенция о вмешательстве. Под термином «Конвенция о вмешательстве» понимается Международная конвенция относительно вмешательства в открытое море в случаях аварий, приводящих к загрязнению нефтью 1969 года.

Протокол о вмешательстве. Под термином «Протокол о вмешательстве» понимается Протокол относительно вмешательства в открытое море в случаях аварий, приводящих к загрязнению веществами, отличными от нефти, 1973 года.

Лондонская конвенция о сбросах отходов. Под термином «Лондонская конвенция о сбросах отходов» понимается Международная конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 года.

Морское происшествие. Под термином «морское происшествие» понимается столкновение судов, посадка на мель или иной навигационный инцидент, или иное происшествие на борту корабля или вне его, приводящее к материальному ущербу или возникновению угрозы материального ущерба кораблю или его грузу.

Конвенция по предупреждению загрязнения (МАРПОЛ). Под термином «Конвенция по предупреждению загрязнения (МАРПОЛ)» понимается Международная конвенция по предупреждению загрязнения моря с судов 1973 года, в соответствии с поправками, внесенными Протоколом 1978 года, и все приложения и протоколы к ней в соответствии с внесенными поправками и

имеющие юридическую силу в отношении [название государства]; термины «слив», «вредное вещество» и «корабль» понимаются так же, как указано в Конвенции по предупреждению загрязнения МАРПОЛ.

Находящаяся в море установка. Под термином «находящаяся в море установка» понимается любая удаленная от берега стационарная или плавучая установка или конструкция, используемая для разведки запасов нефти или газа, эксплуатации ресурсов или производственной деятельности, или для погрузки или выгрузки нефти.

Нефть. Под термином «нефть» понимается нефть в любой форме, включая нефть-сырец, нефтяное топливо, нефтешлам, отходы от переработки нефти и очищенные нефтепродукты.

Конвенция по обеспечению готовности. Под термином «Конвенция по обеспечению готовности» понимается Международная конвенция по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбы с ним и сотрудничества 1990 года.

Лицо. Под термином «лицо» понимается любое физическое лицо (независимо от того, является ли оно полноправным гражданином или националом [название государства]), любая корпорация, товарищество, ассоциация или любая иная экономическая единица, а также любое национальное, местное или иностранное правительство, либо любое подразделение такого правительства.

Борьба с загрязнением или меры по борьбе с загрязнением. Под терминами «борьба с загрязнением» или «меры по борьбе с загрязнением» понимаются такие меры, принимаемые до или после слива нефти (или сброса опасных веществ, отличных от нефти), которые необходимы для минимизации или уменьшения ущерба общественному здоровью или благосостоянию.

15. Загрязнение окружающей среды

Море. Под термином «море» понимаются все морские воды, отличные от внутренних вод любого государства.

Морские порты и устройства (сооружения) для транспортировки и переработки нефти. Под термином «морские порты и устройства (сооружения) для транспортировки и переработки нефти» понимаются такие устройства (сооружения), функционирование которых связано с риском загрязнения нефтью, в том числе морские порты, нефтепаливные терминалы, нефтепроводы и прочие устройства (сооружения) для транспортировки и переработки нефти (приведенный перечень не является исчерпывающим).

Корабль. Под термином «корабль» понимается судно любого типа, которое функционирует в морской среде, в том числе катера на подводных крыльях, катера на воздушных подушках, погруженные снаряды и плавучие средства любого типа.

Суда и летательные аппараты. Под термином «суда и летательные аппараты» понимается плавучие средства или воздушные суда любого типа. Этот термин включает в себя суда на воздушных подушках и плавучие средства независимо от того, являются ли они самоходными.

Отходы и другие материалы. Под термином «отходы и другие материалы» понимается материал или вещество любого вида, в любой форме или с любыми характеристиками.

Статья 15.2 Применимость.

(А) В соответствии с международным правом, настоящий подраздел распространяется на:

(1) корабли, имеющие право плавать под флагом [название государства] вне зависимости от места их нахождения; и

(2) иностранные корабли, находящиеся во внутренних водах, территориальном море и исключительной экономической зоне [название государства].

(Б) Настоящий подраздел не распространяется на [иностранные] военные корабли, вспомогательные суда Военно-Морских Сил и иные корабли, находящиеся в собственности или в управлении государства, отличного от [название государства], при нахождении на правительственной некоммерческой службе.

Статья 15.3 Директивы.

(А) Министр издает директивы в целях применения и контроля за соблюдением Конвенции по предотвращению загрязнения МАРПОЛ, других договоров и соглашений, в которых [название государства] является стороной, и настоящего подраздела. Такие директивы должны содержать следующее:

(1) требования, обязательства и запреты, предусмотренные Конвенцией по предотвращению загрязнения МАРПОЛ, другими договорами и соглашениями, в которых [название государства] является стороной, или необходимые для реализации целей указанных документов;

(2) порядок выдачи или пристановления Командующим свидетельств, предусмотренный Конвенцией по предотвращению загрязнения МАРПОЛ, другими договорами и соглашениями, в которых [название государства] является стороной, или необходимый для реализации целей указанных документов;

(3) порядок и полномочия по проведению проверок кораблей, расследований в отношении возможных правонарушений, и передачи дел о нарушениях другим государствам, в соответствии с тем, как это предусмотрено Конвенцией по предотвращению загрязнения МАРПОЛ, другими договорами и соглашениями, в которых [название госу-

дарства] является стороной, или необходимо для реализации целей указанных документов.

(Б) Кроме этого, Министр издает любые необходимые директивы, которые, в соответствии с требованиями безопасности мореплавания, устанавливают требования к правилам, методам и оборудованию, применяющимся в целях предотвращения и предохранения от сбросов вредных веществ.

Статья 15.4 Правоохранительная функция.

(А) В соответствии с правами и ограничениями, указанными в Главе 3, офицер, осуществляющий общие правоохранительные функции, может в любой момент времени ожидать, остановить и вступить на любое судно, подпадающее под юрисдикцию [название государства], предпринять необходимые действия в целях обеспечения контроля за соблюдением положений законодательства [название государства], настоящей главы и любых директив, изданных на основании настоящей главы, и осуществить любые процессуальные действия по указанию компетентного офицера или суда соответствующей юрисдикции.

(Б) Офицеры, осуществляющие общие правоохранительные функции, имеют право конфисковывать и опечатывать любые подлежащие конфискации судно, контролируемые вещества, товары или контрабанду, арестовывать любое подлежащее аресту лицо в силу любого закона или директив, связанных с контролируемыми веществами, таможенным контролем или контрабандой, и применять минимально необходимые силовые меры для указанных конфискаций или ареста.

(В) Кроме контроля за соблюдением положений настоящей главы и иных имеющихся отношение законов и директив [название государства], Военно-Морские Силы осуществляют подготовку документа-

ции, необходимой для подтверждения факта или фактов нарушения настоящей главы, закона или директивы [название государства].

Статья 15.5 Обязанности и запрещенные действия.

Действия, предпринятые в нарушение Конвенции по предотвращению загрязнения МАРПОЛ, любых других договоров и соглашений, в которых [название государства] является стороной, настоящего подраздела или иной директивы, изданной в соответствии с настоящим подразделом, являются противозаконными.

Статья 15.6 Наказания.

(А) Военно-Морские Силы имеют право назначать административное взыскание за нарушение настоящего подраздела или директив, изданных в соответствии с настоящим подразделом. Любой владелец, фрахтователь, судовладелец, представитель судовладельца, капитан или лицо, командующее судном, нарушившее положения настоящего подраздела, считается виновным в правонарушении и подлежит взысканию в размере [указание соответствующей санкции].

(Б) Если нарушение совершено судном, зарегистрированным в государстве с аналогичными законами и директивами о необходимой для обеспечения безопасности штатной численности личного состава, Командующий, действуя координированно с Министром иностранных дел, имеет право вместо назначения взыскания передать дело правительству государства регистрации или национальности судна.

Обеспечение готовности на случай загрязнения нефтью и борьба с ним
Подраздел 15 (Б)

Статья 15.7 Применимость.

(А) Настоящий подраздел распространяется на:

(1) корабли, имеющие право плавать под флагом [название государства] вне зависимости от места их нахождения; и

(2) иностранные корабли, находящиеся во внутренних водах, территориальном море и исключительной экономической зоне [название государства];

(3) находящиеся в море установки, морские порты и установки (сооружения) для транспортировки и переработки нефти, подпадающие под юрисдикцию [название государства];

(4) установки (сооружения), корабли и ведомства [название государства];

(5) корабли, находящиеся во внутренних водах и территориальном море [название государства]; и

(6) случаи сброса или возможного сброса с судов во внутренние воды и территориальное море [название государства] и воды, граничащие с территориальным морем [название государства] со стороны открытого моря.

(Б) Настоящий подраздел не распространяется на [иностранные] военные корабли, вспомогательные суда Военно-Морских Сил и иные корабли, находящиеся в собственности или в управлении государства, отличного от [название государства], при нахождении на правительенной некоммерческой службе.

Статья 15.8 Директивы.

(А) Министр издает директивы в целях применения и контроля за соблюдением Конвенции по обеспечению готовности, других договоров и соглашений, в которых [название государства] является стороной, и настоящего подраздела. Такие директивы должны содержать следующее:

(1) требования, обязательства и запреты, предусмотренные Конвенцией по обеспечению готовности, другими договорами и соглашениями, в которых [название государства] является стороной, или необходимые для реализации целей указанных документов;

(2) предусмотренные Конвенцией по обеспечению готовности, другими договорами и соглашениями, в которых [название государства] является стороной, или необходимые для реализации целей указанных документов порядок и полномочия по подготовке планов экстренной ликвидации загрязнения нефтью; порядок отчетности о случаях загрязнения нефтью; порядок обработки отчетов о случаях загрязнения нефтью; меры по подготовке национальных планов действий в чрезвычайных ситуациях; координация и взаимодействие с международными организациями, другими правительствами и заинтересованными или затронутыми чрезвычайной ситуацией отраслями; определение национальных оперативных контактных пунктов, ответственных за получение и передачу отчетов о случаях загрязнения нефтью; и передача информации, связанной с загрязнением нефтью, а также по другим вопросам;

(3) порядок и полномочия по проведению проверок кораблей, расследований в отношении возможных правонарушений, в соответствии с тем, как это предусмотрено Конвенцией по обеспечению готовности, другими договорами и соглашениями, в которых [название государства] является сто-

роной, или необходимо для реализации целей указанных документов;

(4) назначение компетентного национального органа (лица), отвечающего за обеспечение готовности на случай загрязнения и борьбу с ним, в том числе органа (лица) ответственного за определение того, необходимо ли запрашивать помочь или оказывать помощь в соответствии с поступившим запросом.

(Б) Кроме этого, Министр издает любые необходимые директивы, которые, в соответствии с требованиями безопасности мореплавания, устанавливают требования к правилам, методам и оборудованию, применяющимся в целях обеспечения готовности на случай загрязнения и осуществления мер по борьбе с ним.

Статья 15.9 Правоохранительная функция.

(А) В соответствии с правами и ограничениями, указанными в Главе 3, офицер, осуществляющий общие правоохранительные функции, может в любой момент времени окликнуть, остановить и вступить на любое судно, подпадающее под юрисдикцию [название государства], предпринять необходимые действия в целях обеспечения контроля за соблюдением положений законодательства [название государства], настоящей главы и любых директив, изданных на основании настоящей главы, и осуществить любые процессуальные действия по указанию компетентного офицера или суда соответствующей юрисдикции.

(Б) В соответствии с положениями настоящего подраздела, Командующий уполномочен осуществлять меры по борьбе с нарушениями, связанными со сбросом или возможным сбросом нефти или опасных веществ, отличных от нефти. Выполняя положения настоящего подраздела, Командующий имеет право:

(1) сделать заключение, что вещество является опасным веществом, отличным от нефти;

(2) устраниТЬ или предпринять меры по устранению сброса нефти (или опасного вещества, отличного от нефти) с водной поверхности или прилегающего участка суши;

(3) при наличии возможности сброса, уменьшить его размер или предотвратить сброс;

(4) минимизировать или уменьшить ущерб общественному здоровью и благосостоянию, который нанесен или может быть нанесен в результате сброса или возможного сброса;

(5) осуществлять руководство или контроль за действиями всех правительственные или частных лиц, предпринятыми в целях борьбы с последствиями сброса или устранения возможности сброса; или

(6) уничтожить корабль, являющийся источником сброса или представляющий угрозу возможного сброса.

(В) В случае принятия мер по борьбе с загрязнением, квалифицируемых как вмешательство, произошедшее в водах, граничащих с территориальным морем [название государства] со стороны открытого моря и направленное против интересов иностранного корабля или его груза, установленные настоящим подразделом полномочия могут осуществляться только в соответствии с настоящим параграфом. Меры, квалифицируемые как вмешательство, не могут быть приняты в отношении любого иностранного военного корабля или иного корабля, находящегося в собственности или управлении государства, отличного от [название государства], находящегося в водах, граничащих с территориальным морем [название государства] со стороны открытого моря и по-

15. Загрязнение окружающей среды

стоянно используемого исключительно на правительенной некоммерческой службе.

(Г) Меры по борьбе с загрязнением, квалифицируемые как вмешательство, могут быть приняты при необходимости предотвращения, уменьшения или ликвидации серьезной опасности для береговой полосы или интересов [название государства] в связи с загрязнением или угрозой загрязнения нефтью (или опасными веществами, отличными от нефти) в результате морского происшествия (или связанных с ним фактов), которое, как можно обоснованно предполагать, приведет к значительным негативным последствиям.

(Д) Меры, принимаемые в соответствии с настоящим подразделом, должны удовлетворять:

(1) требованиям об уведомлении и проведении консультаций, содержащимся в Конвенции о вмешательстве и Протоколе о вмешательстве; и

(2) иным требованиям и ограничениям, содержащимся в Конвенции о вмешательстве и Протоколе о вмешательстве.

(В) Кроме контроля за соблюдением положений настоящей главы и иных имеющихся отношение законов и директив [название государства], Военно-Морские Силы осуществляют подготовку документации, необходимой для подтверждения факта или фактов нарушения настоящей главы, закона или директивы [название государства].

Статья 15.10 Обязанности и запрещенные действия.

(А) Действия, предпринятые в нарушение Конвенции по обеспечению готовности, настоящего подраздела или иной директивы, изданной в соответствии с настоящим подразделом, являются противозаконными.

(Б) Умышленное невыполнение или создательный отказ от выполнения законных указаний Командующего являются противозаконными.

Статья 15.11. Наказания.

(А) Военно-Морские Силы имеют право назначать административное взыскание за нарушение настоящего подраздела или директив, изданных в соответствии с настоящим подразделом. Любой владелец, фрахтователь, судоводитель, представитель судовладельца, капитан или лицо, командующее судном, нарушившее положения настоящего подраздела, считается виновным в правонарушении и подлежит взысканию в размере [указание соответствующей санкции].

(Б) Если нарушение совершено судном, зарегистрированным в государстве с аналогичными законами и директивами о необходимой для обеспечения безопасности штатной численности личного состава, Командующий, действуя координированно с Министром иностранных дел, имеет право вместо назначения взыскания передать дело правительству государства регистрации или национальности судна.

Сбросы в океанические воды

Подраздел 15 (В)

Статья 15.12 Применимость.

(А) Настоящий подраздел распространяется на:

(1) корабли, имеющие право плавать под флагом [название государства] вне зависимости от места их нахождения; и

(2) иностранные корабли, находящиеся во внутренних водах, территориальном море и исключительной экономической зоне [название государства];

(3) случаи сбросов в водах территориального моря и исключительной экономической зоны [название государства].

(Б) Настоящий подраздел не распространяется на [иностранные] военные корабли, вспомогательные суда Военно-Морских Сил и иные корабли, находящиеся в собственности или в управлении государства, отличного от [название государства], при нахождении на правительенной некоммерческой службе.

Статья 15.13 Директивы.

Командующий издает директивы в целях применения и контроля за соблюдением Лондонской конвенции о сбросах отходов и настоящего подраздела. Такие директивы должны содержать следующее:

А) требования, обязательства и запреты, предусмотренные Лондонской конвенцией о сбросах отходов или необходимые для реализации целей этой конвенции;

Б) порядок выдачи, отзыва или простояния Командующим свидетельств, предусмотренный Лондонской конвенцией о сбросах отходов или необходимый для реализации целей этой конвенции; и

В) порядок и полномочия по проведению проверок кораблей, расследований в отношении возможных правонарушений, в соответствии с тем, как это предусмотрено Лондонской конвенцией о сбросах отходов или необходимо для реализации целей этой конвенции.

Статья 15.14 Правоохранительная функция.

(А) В соответствии с правами и ограничениями, указанными в Главе 3, офицер, осуществляющий общие правоохранительные функции, может в любой момент времени окликнуть, остановить и вступить на любое судно, подпадающее под юрисдикцию

[название государства], предпринять необходимые действия в целях обеспечения контроля за соблюдением положений законодательства [название государства], настоящей главы и любых директив, изданных на основании настоящей главы, и осуществить любые процессуальные действия по указанию компетентного офицера или суда соответствующей юрисдикции.

(Б) Офицеры, осуществляющие общие правоохранительные функции, имеют право конфисковывать и опечатывать любые подлежащие конфискации судно, контролируемые вещества, товары или контрабанду, арестовывать любое подлежащее аресту лицо в силу любого закона или директивы, связанных с контролируемыми веществами, таможенным контролем или контрабандой, и применять минимально необходимые силовые меры для указанных конфискаций или ареста.

(В) Кроме контроля за соблюдением положений настоящей главы и иных имеющих отношение законы и директивы [название государства], Военно-Морские Силы осуществляют подготовку документации, необходимой для подтверждения факта или фактов нарушения настоящей главы, закона или директивы [название государства].

Статья 15.15 Обязанности и запрещенные действия.

(А) Действия, предпринятые в нарушение Лондонской конвенции о сбросах отходов, настоящего подраздела или иной директивы, изданной в соответствии с настоящим подразделом, являются противозаконными.

(Б) Ни одно лицо, кроме лиц, имеющих разрешение на такую деятельность и утвержденных директивами, изданными в соответствии с настоящим подразделом, не имеет права совершать следующие действия:

(1) нагружать судно или летательный аппарат, находящийся в любом месте в пределах [название государства], отходами или другими материалами, предназначенными для сброса в море, или

(2) управлять судном или летательным аппаратом, нагруженным таким образом.

(В) За исключением случаев, указанных в параграфе (Г), ни одно лицо, кроме лиц, получивших разрешение в соответствии с настоящим подразделом и подпадающих под действие директив, изданных в соответствии с настоящим подразделом, не имеет права управлять судном или летательным аппаратом (любой страны регистрации или государства флага), которое осуществляет, осуществляло или намеревается осуществить сброс в море отходов или других материалов.

(Г) Положения Статьи 15.14 (В) не распространяются на ситуации, когда сброс необходим в целях обеспечения безопасности человеческой жизни или находящихся в море судов, летательных аппаратов, морских платформ или других объектов искусственного происхождения при наличии обстоятельств форс-мажора, возникших в результате напряженности, вызванной штормовой погодой или иной ситуации, представляющей опасность человеческой жизни или реальную угрозу находящимся в море судам, летательным аппаратам, морским платформам или других объектам искусственного происхождения, если сброс представляется единственной возможностью предотвращения угрозы и если есть уверенность в том, что ущерб от такого сброса будет меньше, чем тот, который будет нанесен в противном случае.

Статья 15.16 Санкции.

(А) Военно-Морские Силы имеют право назначать административное взыскание за нарушение настоящего подраздела или ди-

ректив, изданных в соответствии с настоящим подразделом. Любой владелец, фрахтователь, судоводитель, представитель судовладельца, капитан или лицо, командующее судном, нарушившее положения настоящего подраздела, считается виновным в правонарушении и подлежит взысканию в размере [указание соответствующей санкции].

(Б) Если нарушение совершено судном, зарегистрированным в государстве с аналогичными законами и директивами о необходимой для обеспечения безопасности штатной численности личного состава, Командующий, действуя координированно с Министром иностранных дел, имеет право вместо назначения взыскания передать дело правительству государства регистрации или национальности судна.

16. СОХРАНЕНИЕ И ИЗУЧЕНИЕ МОРСКОЙ СРЕДЫ

ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ ГЛАВЫ

В настоящей главе кратко обсуждается большое количество вопросов, связанных с сохранением и изучением морской среды, в особенности морских заповедников, подводных археологических объектов, и проведением океанографических исследований.

В подразделе 16 (А) «Морские заповедники» обсуждается роль, которую морские заповедники могут играть в рациональном использовании природных ресурсов государства. Государство может установить, что определенные районы его морской среды обладают природоохранительной, рекреационной, экологической, исторической, научной, образовательной или эстетической ценностью, что придает им особое национальное значение. Государство может изъять желание объявить такие районы национальными морскими заповедниками. Основную роль в принятии любых нормативных актов в этой сфере мог бы играть Министр по делам ресурсов. Общие правоохранительные полномочия Военно-Морских Сил должны позволять ей осуществлять контроль за соблюдением всех законов, имеющих отношение к морским заповедникам.

Подраздел 16 (Б) содержит положения, касающиеся сохранения подводных археологических объектов, что отражает признание в законодательстве ценности археологических ресурсов, находящихся в морской среде. Подводные археологические объекты важны по двум причинам. Во-первых, эти объекты представляют собой источник важных исторических и антропологических фактов, полезных в проведении научных исследований; во-вторых, они являются привлекательными с рекреационной точки

зрения и могут быть использованы, например, для организации водолазного спорта и туризма.

В подразделе 16 (Б) также устанавливается общий подход, в соответствии с которым подводные археологические объекты должны сохраняться в интересах всего человечества, а к Министру предъявляется требование предпринимать шаги в проведение и развитие этого подхода. Например, Министр должен оказывать содействие другим ведомствам правительства в определении объектов и районов, которые могут содержать такие ресурсы. Далее, Министр наделен полномочиями по осуществлению контроля за режимом охраняемых мест (морских заповедников) в целях обеспечения сохранения таких ресурсов. Наконец, этот подраздел определяет уголовные наказания и административные взыскания, которые должны служить стимулом для соблюдения требований законодательства.

В подразделе 16 (В) обсуждаются океанографические исследования. Международными конвенциями признается, что государство имеет право контролировать проведение океанографических исследований в своих территориальных водах. В соответствии с этим, в подразделе определяются общий подход и организационные рамки для проведения в жизнь этого общепризнанного утверждения территориального суверенитета. Более конкретно, Министр по делам ресурсов уполномочен доводить до сведения общественности и осуществлять контроль за соблюдением директив, обеспечивающих должный учет экологических последствий научно-исследовательских проектов, а также потенциальных выгод от их проведения для человечества и государства, на территории которого они реализуются. В приведенных ниже примерных положениях фор-

мулируются некоторые критерии и принципы проведения исследований в районах, подпадающих под юрисдикцию принимающего государства. Эти принципы гарантируют единство применения и не нарушают ни комплекса правоохранительных мероприятий, ни целостности океанографических исследований.

БЕРЕГОВАЯ ОХРАНА США

Береговая охрана США проводит в жизнь те типы программ, которые устанавливаются в настоящей главе, и дает рекомендации другим ведомствам по вопросам контроля за их выполнением. В число таких ведомств входят Государственный департамент, Национальная администрация по океану и атмосфере и Национальная служба морского рыболовства.

МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО

Основными источниками международного права служат Конвенция по морскому праву 1982 года и международное обычное право.

Ниже приведены примерные законодательные формулировки.

Морские заповедники Подраздел 16(A)

Статья 16.1 Определения.

В настоящей главе используются следующие определения:

Представляющий археологический интерес. «Представляющий археологический интерес» означает представляющий возможность обеспечить научное или гуманистическое понимание человеческого поведения в прошлом, процессов культурной адаптации и связанных с этим проблем посредством применения чисто- и естественнонаучных методов, таких как контролируемое наблюдение, контекстуальное измерение, контролируемый сбор, анализ, интерпретация и объяснение.

Археологические ресурсы. Под термином «археологические ресурсы» понимаются любые представляющие археологический интерес материальные остатки человеческой жизнедеятельности, возраст которых составляет не менее 100 лет.

Археологическая ценность. «Археологическая ценность» - это ценность информации, имеющей отношение к археологическим ресурсам; должна оцениваться исходя из стоимости поиска извлекаемой научной информации, если этот поиск не проводится в нарушение законодательства.

Коммерческая ценность. Под термином «коммерческая ценность» понимается рыночная стоимость в текущих ценах.

Затраты на ремонтно-восстановительные работы. «Затраты на ремонтно-восстановительные работы» представляют собой сумму затрат на проведение аварийных ремонтно-восстановительных работ и прогнозируемых затрат на проведение полного ремонта и восстановления.

Убытки. В понятие «убытки» входят:

(A) компенсация:

(1) затрат на возобновление, восстановление или приобретение эквивалентного ресурса; и

(2) стоимость упущеной выгоды от использования ресурса в период до его возобновления, замены или приобретение эквивалентного ресурса; или

(3) стоимость ресурса, если ресурс не может быть восстановлен или возобновлен, или если приобретение эквивалентного ему ресурса невозможно;

(B) разумные издержки на оценку нанесенного ущерба; и

(В) разумные издержки на проведение текущего контроля исходя из поврежденных, восстановленных или возобновленных ресурсов.

Морская среда. Под термином «морская среда» понимаются те области внутренних и океанических вод, над которыми [название государства] осуществляет юрисдикцию согласно международному праву, в том числе исключительная экономическая зона.

Океанографические исследования. Под термином «оceanографические исследования» понимаются операции, научные исследования, изыскания или демонстрационные испытания над, на, в или под эстуариями рек, водами зоны эстуария, включая сильно увлажненные местности и внутренние воды, территориальные моря, прилежащую зону, исключительную экономическую зону и открытое море. В число таких исследований входят: базисная оценка качества морской окружающей среды, в том числе определение химических, физических и биологических индикаторов качества окружающей среды; исследование влияния или потенциального влияния загрязняющих веществ, в том числе питательных веществ, ядовитых химических соединений и тяжелых металлов, на окружающую среду, включая морские и водные организмы; анализ влияния изменения хабитатов, в том числе приливно-отливных зон побережья, мест скопления водорослей и рифов, на окружающую среду, в том числе на морские организмы; оценка влияния источников загрязнения и сбросов загрязняющих веществ на прибрежную окружающую среду; оценка состояния переноса, рассеяния, химических превращений, пути и воздействия загрязняющих веществ на морскую среду; оценка состояния и восстановления морских хабитатов и хабитатов эстуариев рек; методы и технологии моделирования условий и тенденций изменения качества окружающей среды; методы и технологии забора проб воды, осадков, морских и водных организмов и демонстраци-

онные испытания таких методов и технологий; воздействие загрязняющих веществ или их сочетаний, обнаруживаемых в морской среде, на здоровье человека и окружающую среду на различных уровнях, включая физический и антропогенетический; экологическая экспертиза потенциального воздействия крупных проектов развития территорий, как в прибрежной полосе, так и на удалении от берега, в регионе; и оценка воздействия климатических изменений на морские ресурсы.

Материальные останки. Под термином «материальные останки» понимаются физические свидетельства жизнедеятельности человека, его занятий или использования им предметов, в том числе участок, место или контекст, в котором находится такое свидетельство.

Лицо. Под термином «лицо» понимается любое физическое лицо (независимо от того, является ли оно полноправным гражданином или националом [название государства]), любая корпорация, товарищество, ассоциация или любое иное юридическое лицо, а также любое национальное, местное или иностранное правительство, либо любое подразделение такого правительства.

Государственные земли. Под «государственными землями» понимаются земли, находящиеся в собственности государства.

Заповедные ресурсы. Под термином «заповедные ресурсы» понимаются любые живые или неживые ресурсы морского заповедника [название государства], которые вносят свой вклад в создание природоохранительной, рекреационной, экологической, исторической, научной, образовательной или эстетической ценности этого заповедника.

Подводные ресурсы. «Подводные ресурсы» состоят из всех живых и неживых объектов, находящихся в территориальных морях,

водах или иных находящихся под водой землях [название государства].

Статья 16.2 Применимость.

Действие настоящего подраздела распространяется на все суда, осуществляющие транзитный проход через территориальные или внутренние воды [название государства]. Его действие также распространяется на все суда и граждан [название государства] в морских заповедниках.

Статья 16.3 Директивы.

(А) В соответствии с общими полномочиями Министра на издание директив, Министр и Министр по делам ресурсов предпринимают необходимые и обоснованные действия по стимулированию и координированию использования морских заповедников [название государства] в исследовательских и образовательных целях, а также в целях контроля за состоянием окружающей среды. Такие действия могут включать в себя консультации с ведомствами [государства] или другими лицами, проводящимися в целях стимулирования использования одного или нескольких морских заповедников [название государства] в исследовательских и образовательных целях, а также в целях контроля за состоянием окружающей среды. В соответствии с настоящим подразделом, морские заповедники могут быть образованы за пределами континентального шельфа по причинам, которые будут указаны ниже. На деятельность на территории обозначенных морских заповедников могут налагаться ограничения, в том числе ограничения на судовождение.

(Б) Министр и Министр по делам ресурсов имеют право совместно определять любой отдельно взятый район морской среды как морской заповедник [название государства] и обнародовать директивы, направленные на проведение в жизнь этого решения, в том случае, если оба Министра:

(1) определяют, что определение такого района как морского заповедника будет удовлетворять целям настоящего подраздела; и

(2) обнаруживают, что этот район имеет особое национальное значение благодаря своим ресурсам или ценности для использования человеком.

(В) В целях определения того, удовлетворяет ли район морской среды требованиям, установленным в Статье 16.3 (Б), Министр и Министр по делам ресурсов принимают во внимание следующие факторы:

(1) природные ресурсы и экологические характеристики данного района, включая его вклад в продуктивность биосистемы, поддержание структуры экосистемы, сохранение видов, имеющих экологическое или коммерческое значение или находящихся под угрозой исчезновения, или групп видов, сохранение важного хабитата находящегося под угрозой исчезновения вида, и биогеографическая репрезентативность участка;

(2) историческое, культурное, археологическое или палеонтологическое значение района;

(3) виды текущего и потенциального использования этого района, определяемые формами эксплуатации его ресурсов, в том числе коммерческое и рекреационное рыболовство, традиционные виды использования местным населением, иные виды коммерческой и рекреационной деятельности, исследования, образование;

(4) текущие и потенциальные виды деятельности, которые могут негативно отразиться на факторах, указанных в Статье 16.3 (В) (1), (2) или (3);

(5) пригодность района к использованию, в том числе такие факторы, как размеры, возможность определения как дискретной экологической единицы с конкрет-

ными границами, доступность и возможности обеспечения отслеживания состояния и контроля за исполнением соответствующих нормативных документов;

(6) возможные выгоды для общества, которые могут быть извлечены из признания району заповедного статуса, с уделением особого внимания долгосрочной защите национально значимых ресурсов, жизненно важных хабитатов и ресурсов, стимулирующих развитие туризма;

(7) негативное воздействие, которое оказывают административные ограничения на приносящие доходы виды деятельности, например, на разработку живых и неживых ресурсов; и

(8) социально-экономический эффект определения района в качестве заповедника.

(Г) Принятые и обнародованные посредством директив планы управления морским заповедником должны разрабатываться в тесной связи с официально поставленными для каждого участка задачами.

(Д) Министр и Министр по делам ресурсов имеют право на совместную выдачу лицензий на особые виды использования заповедника, разрешающих проведение в морском заповеднике [название государства] определенных видов деятельности, в случае, если Министр и Министр по делам ресурсов считают, что выдача такой лицензии необходима для того, чтобы:

(1) создать условия для доступа и использования любого из заповедных ресурсов; или

(2) стимулировать использование заповедника общественностью и понимание ею статуса заповедных ресурсов.

(Е) Выданная в соответствии с настоящей статьей лицензия:

(1) должна разрешать занятия определенным видом деятельности только в том случае, если эта деятельность совместима с целями создания заповедника и защитой заповедных ресурсов;

(2) не может разрешать занятий определенным видом деятельности на период свыше 5 лет без возобновления лицензии Министром по делам ресурсов;

(3) должна содержать требование о том, чтобы разрешенные лицензией занятия видами деятельности не приводили к разрушению, утрате или ущербу заповедным ресурсам; и

(4) должна требовать от владельца лицензии приобретения и поддержания полиса по страхованию общей гражданской ответственности в отношении притязаний, возникающих в связи с разрешенными лицензией видами деятельности, и согласия на то, что такие притязания не могут быть перенесены на [название государства].

(Ж) Министр и Министр по делам ресурсов имеют право совместно налагать и взыскивать сборы за проведение любого вида деятельности по лицензии, выданной в соответствии с настоящим подразделом. В соответствии с данным параграфом, размер сбора должен быть равен:

(1) размеру издержек, которые были понесены или могут быть понесены Министром по делам ресурсов при выдаче лицензии;

(2) размеру издержек, которые были понесены или могут быть понесены Министром по делам ресурсов в результате занятий разрешенным лицензией видом деятельности, включая затраты на контроль за осуществлением деятельности; и

(3) сумме, представляющей рыночную стоимость использования заповедного ресурса в текущих ценах, с учетом необхо-

димости получения [название государства] разумного дохода.

(3) Средства, взысканные Министром и Министром по делам ресурсов в качестве сборов, могут использоваться Министром и Министром по делам ресурсов в целях:

(1) выдачи и применения лицензий в соответствии с настоящей статьей; и

(2) покрытия расходов на создание и управление национальными морскими заповедниками.

(И) Министр и Министр по делам ресурсов, действуя через посредство, во взаимодействии и с использованием полномочий, соответствующей международной организации, совместно издают директивы, определяющие правила и нормы деятельности по предотвращению, снижению и контролю за загрязнением с судов морской среды в пределах морских заповедников и по возможности стимулировать принятие систем морских путей в целях сведения к минимуму угрозы происшествий, которые могли бы привести к загрязнению морской среды в пределах морских заповедников.

Статья 16.4 Правоохранительная функция.

(А) В соответствии с правами и ограничениями, указанными в Главе 3, офицер, осуществляющий общие правоохранительные функции, может в любой момент времени окликнуть, остановить и вступить на любое судно, подпадающее под юрисдикцию [название государства], предпринять необходимые действия в целях обеспечения контроля за соблюдением положений законодательства [название государства], настоящей главы и любых директив, изданных на основании настоящей главы, и осуществить любые процессуальные действия по указанию компетентного офицера или суда соответствующей юрисдикции.

(Б) Любое лицо, уполномоченное осуществлять контроль за соблюдением положений настоящего подраздела, имеет право:

(1) проводить досмотр, обыск, проверку и задержание любого судна, относительно которого подозревается, что оно используется в целях нарушения настоящего подраздела или любой директивы или лицензии, изданной или выданной в соответствии с настоящим подразделом, а также любого оборудования, запасов и груза такого судна;

(2) задерживать (во всех случаях обнаружения) любой заповедный ресурс, полученный или удерживаемый в нарушение настоящего подраздела или любой директивы или лицензии, изданной или выданной в соответствии с настоящим подразделом;

(3) конфисковывать любое доказательство нарушения настоящего подраздела или любой директивы или лицензии, изданной или выданной в соответствии с настоящим подразделом; и

(4) осуществлять любые другие законные действия.

(В) Кроме контроля за соблюдением положений настоящей главы и иных имеющихся отношение законов и директив [название государства], Военно-Морские Силы осуществляют подготовку документации, необходимой для подтверждения факта или фактов нарушения настоящей главы, закона или директивы [название государства].

Статья 16.5 Обязанности и запрещенные действия.

Противозаконными действиями являются:

(А) уничтожение или действия, приводящие к утрате или нанесению ущерба любому заповедному ресурсы, регулируемому

в соответствии с законами и директивами для данного заповедника;

(Б) хранение, продажа, доставка, перевозка, транспортировка или погрузка любого заповедного ресурса, полученного в нарушение настоящего подраздела;

(В) препятствование осуществлению контроля за соблюдением настоящего подраздела; или

(Г) нарушение любого из положений настоящего подраздела или любой директивы или лицензии, изданной или выданной в соответствии с настоящим подразделом.

Статья 16.6 Санкции.

(А) Любое лицо, подпадающее под юрисдикцию [название государства] и нарушившее положения настоящего подраздела, или любой директивы или лицензии, изданной или выданной в соответствии с настоящим подразделом, считается виновным в правонарушении и подлежит взысканию в размере [указание соответствующей санкции]. Каждый день длящегося нарушения составляет отдельное нарушение.

(Б) Любое судно (включая оборудование, запасы и груз судна), любая другая используемая единица оборудования и любой заповедный ресурс, полученный или удерживаемый любым образом, в связи или в результате нарушения настоящей статьи, или любой директивы или лицензии, изданной или выданной в силу ~~настоящей~~ статьи, подлежит конфискации в пользу [название государства] в соответствии с судебным разбирательством в административном порядке. Поступления от конфискационных мер, предпринятых в соответствии с настоящей статьей, добавляются к любой сумме средств, взысканной в качестве административного взыскания в силу настоящего подраздела.

(В) В целях настоящего подраздела, все заповедные ресурсы, обнаруженные на борту судна, которое использовалось или было задержано в связи с нарушением настоящей статьи или любой директивы, изданной в соответствии с настоящей статьей, считаются полученными или удержаными в нарушение настоящей статьи, если не представлено доказательств обратного.

(Г) Средства, полученные в результате административного взыскания в соответствии с настоящим подразделом, используются (в порядке очередности) в целях содержания и улучшения того морского заповедника [название государства], в отношении которого было совершено нарушение, повлекшее за собой наложение взыскания или конфискацию.

(Д) Любое лицо, приговоренное к наложению административного взыскания за нарушение настоящего подраздела или любой директивы или лицензии, изданной или выданной в соответствии с настоящим подразделом, а также любая сторона, заявляющая требования в связи с конфискационными мерами, которые последовали за таким нарушением, несет ответственность за возмещение всех разумных расходов, понесенных Министром или Министром по делам ресурсов, при хранении, содержании и обслуживании любого заповедного ресурса или иного имущества, задержанного в связи с этим нарушением.

(Е) При нарушении любого положения или условия лицензии, выданной в соответствии с настоящим подразделом, Министр и Министр по делам ресурсов имеют право совместно:

(1) приостановить или отозвать лицензию без выплаты компенсации владельцу лицензии и без возложения какой-либо ответственности на [название государства]; и/или

(2) определить размер административного взыскания.

(Ж) Любое лицо, действия которого привели к уничтожению, утрате или нанесению ущерба любому заповедному ресурсу, регулируемому в соответствии с законами и директивами для данного заповедника, несет ответственность перед [название государства] в размере, равном:

(1) сумме расходов и убытков, понесенных в результате уничтожения, утраты или нанесения ущерба заповедному ресурсу; и

(2) проценту, начисляемому на эту сумму в порядке, установленном Министром по делам ресурсов.

(3) Любое судно, которое было использовано в целях уничтожения, утраты или нанесения ущерба любому заповедному ресурсу, может быть конфисковано в пользу [название государства] для покрытия расходов и убытков, понесенных в результате уничтожения, утраты или нанесения ущерба этому заповедному ресурсу.

(И) Лицо не несет ответственности в соответствии с настоящим подразделом, если это лицо представляет доказательства того, что:

(1) уничтожение, утрата или нанесение ущерба заповедному ресурсу явилось следствием стихийной силы, военных действий или действий или бездействия третьей стороны, причем само это лицо действовало с должной заботливостью;

(2) уничтожение, утрата или нанесение ущерба заповедному ресурсу явилось следствием деятельности, разрешенной законом [название государства]; или

(3) уничтожению, утрате или нанесению ущерба подверглось пренебрежимо малое количество ресурса.

(К) Министр и Министр по делам ресурсов имеют право порознь предпринимать или предоставлять полномочия на осуществление всех необходимых действий в целях предотвращения или сведения к минимуму размеров уничтожения, утраты или ущерба заповедному ресурсу, или в целях уменьшения угрозы уничтожения, утраты или ущерба заповедному ресурсу.

**Сохранение подводных археологических объектов
Подраздел 16 (Б)**

Статья 16.7 Применимость.

Действие положений настоящего подраздела распространяется на археологические и исторические объекты, находящиеся в территориальном море [название государства] (и связанной с ним прилежащей зоне), на континентальном шельфе и во внутренних водах [название государства].

Статья 16.8 Директивы.

(А) В соответствии с общими полномочиями Министра на издание директив, Министр и Министр по делам ресурсов имеют право совместно издавать директивы, определяющие конкретные районы в качестве морских заповедников, в том случае, если в любом районе внутренних вод или территориального моря [название государства], удовлетворяющем критериям определения района в качестве морского заповедника [название государства] обнаружены археологические ресурсы.

(Б) Министр и Министр по делам ресурсов имеют право издавать директивы в соответствии со следующими положениями:

(1) От лица, осуществляющего деятельность в сфере применения настоящей статьи, не требуется наличие лицензии на занятия такой деятельностью, если эта деятельность осуществляется им в соответствии с другими лицензиями, условиями аренды, патентами или разрешениями на использо-

вание и если эта деятельность проводится исключительно в целях, отличных от выемки и/или извлечения археологических ресурсов, даже если эта деятельность может, по присущим ей особенностям, привести к нарушению режима археологических ресурсов.

(2) Археологические ресурсы, вынутые или извлеченные из внутренних вод, территориального моря и континентального шельфа [название государства], остаются в собственности [название государства] и должны быть доставлены тому лицу и в то место, которые указаны в директиве.

(3) От лица, собирающего в личных целях любые скальные породы, монеты, пули или минералы, не относящиеся к археологическим ресурсам в соответствии с тем, как это определено в настоящем подразделе или директиве, изданной в силу настоящего подраздела, не требуется наличие лицензии на занятия такой деятельностью, при условии, что такой сбор не приводит к нарушению режима археологических ресурсов. Любое лицо имеет право подать Министру и Министру по делам ресурсов заявление с просьбой о выдаче лицензии на выемку или извлечение из внутренних вод, территориального моря и континентального шельфа [название государства] и осуществлении работ, связанных с такой выемкой или извлечением.

(4) В любом заявлении на получение лицензии должны содержаться следующие сведения:

(а) Характер и масштабы предлагаемой работы, в том числе каким образом и по каким причинам ее предлагается проводить; предлагаемое время выполнения, карты и предлагаемый канал для широкого распространения информации о результатах.

(б) Имя и адрес частного лица (лиц), которые предлагаются в качестве ответственных за проведение работ; принадлежность к организации, если таковая имеется; и документальное подтверждение образования, профессиональной подготовки и опыта.

(в) Имя и адрес лица (лиц), которые предлагаются в качестве ответственных за соблюдение положений и условий лицензии, если это лицо (лица) отлично от лица (лиц), указанного в Статье 16.8 (Б) (4) (б) настоящей статьи.

(г) Доказательства способности подателя заявки начать, провести и осуществить предлагаемую работу, в том числе документальное подтверждение наличия материально-технического обеспечения и лабораторных помещений и устройств.

(5) Министр и Министр по делам ресурсов имеют право совместно выдать лицензию на проведение таких работ в установленный период времени, после определения того, что:

(а) Податель заявки удовлетворяет квалификационным требованиям, что подтверждается его образованием, уровнем профессиональной подготовки и /или опытом работ; и

(б) Предлагаемая работа должна выполняться в целях углубления археологических знаний и в интересах общественности, что может включать в себя научные исследования и сохранение археологических данных.

(6) Во всех лицензиях должны быть указаны следующие данные:

(а) характер и масштабы разрешенной и требующейся в соответствии с лицензией работы, в том числе дата начала работ, продолжительность, масштаб, место проведения и цель работы;

(б) имя частного лица (лиц), ответственных за проведение работ; и имя лица (лиц), которые предлагаются в качестве ответственных за соблюдение положений и условий лицензии, если это лицо (лица) отлично от лица (лиц), указанного в предыдущем пункте; и

(в) требования к отчетности.

(7) Лицо, выдающее лицензию, имеет право указать такие положения и условия, которые оно считает необходимым для обеспечения общественной безопасности и других ценностей и/или ресурсов, безопасности участков проведения работ, сохранения других законных видов использования вод и ограничения видов деятельности, связанных с работой, на выполнение которой выдана лицензия. Акт начала работ или ведения другой деятельности в силу полученной лицензии, означает согласие лица, получившего лицензию, с положениями и условиями лицензии.

(8) Лицо, получившее лицензию, не может быть освобождено от ответственности за выполнение содержащихся в ней требований до выполнения всех невыполненных обязательств, независимо от того, истекли срок действия лицензии.

(9) Деятельность лица, получившего лицензию на период свыше одного года, подлежит проверке не реже одного раза в год. Лицо, получившее лицензию, имеет право запрашивать ее продления или изменения.

Статья 16.9 Правоохранительная функция.

(А) В соответствии с правами и ограничениями, указанными в Главе 3, офицер, осуществляющий общие правоохранительные функции, может (в любой момент времени) окликнуть, остановить и вступить на любое судно, подпадающее под юрисдикцию [название государства], предпринять необходимые действия в целях обеспечения контроля за соблюдением положений законодательства [название государства], настоящей главы и любых директив, изданных на основании настоящей главы, и осуществить любые процессуальные действия по указанию компетентного офицера или суда соответствующей юрисдикции.

(Б) Любое лицо, уполномоченное осуществлять контроль за соблюдением положений настоящего подраздела, имеет право:

(1) проводить досмотр, обыск, проверку и задержание любого судна, относительно которого подозревается, что оно используется в целях нарушения настоящего подраздела или любой директивы или лицензии, изданной или выданной в соответствии с настоящим подразделом, а также любого оборудования, запасов и груза такого судна;

(2) задерживать (во всех случаях обнаружения) любой заповедный ресурс, полученный или удерживаемый в нарушение настоящего подраздела или любой директивы или лицензии, изданной или выданной в соответствии с настоящим подразделом;

(3) конфисковывать любое доказательство нарушения настоящего подраздела или любой директивы или лицензии, изданной или выданной в соответствии с настоящим подразделом; и

(4) осуществлять любые другие законные действия.

(В) Кроме контроля за соблюдением положений настоящей главы и иных имеющихся отношение законов и директив [название государства], Военно-Морские Силы осуществляют подготовку документации, необходимой для подтверждения факта или фактов нарушения настоящей главы, закона или директивы [название государства].

Статья 16.10 Обязанности и запрещенные действия.

(А) Любое лицо, выступающее с предложением осуществить выемку и/или извлечение археологических ресурсов из внутренних вод, территориального моря или континентального шельфа [название государства] и выполнить работы, связанные с такой выемкой и/или извлечением, обязано подать заявление на имя Министра и Министра по делам ресурсов для получения лицензии на выполнение предложенной работы и не имеет права начинать предложенную работу до получения лицензии.

(Б) Ни одно лицо не может, не вступая в противоречие с законом, поднимать со дна, осуществлять выемку, извлекать, повреждать или любым иным способом изменять или искажать облик любых подводных археологических ресурсов, обнаруженных во внутренних водах, территориальном море или на континентальном шельфе [название государства], если такая деятельность не производится согласно лицензии, выданной в соответствии с настоящим подразделом или если, в соответствии с настоящим подразделом, для проведения такой деятельности лицензия не требуется.

(В) Ни одно лицо не может, не вступая в противоречие с законом, продавать, покупать, обменивать, перевозить, получать или выставлять в целях продажи, приобретения или обмена любые археологические ресурсы, если такие ресурсы были подняты со дна, вынуты или извлечены во внутренних

водах, территориальном море, на континентальном шельфе или государственных землях [название государства] в нарушение настоящего подраздела.

Статья 16.11 Санкции.

(А) Любое лицо, которое сознательно нарушает любое запретительное положение, содержащееся в настоящем подразделе, или советует, содействует, склоняет или использует любое другое лицо с целью нарушить такое положение, после вынесения судебного заключения о виновности этого лица может быть приговорено к штрафу в размере не более чем [указание соответствующей санкции] или лишению свободы на срок не более [указание соответствующей санкции]. Если коммерческая или археологическая ценность археологических ресурсов, в отношении которых было совершено правонарушение, превышает сумму [указание соответствующей санкции], то такое лицо может быть приговорено к штрафу в размере не более чем [указание соответствующей санкции] и/или лишению свободы на срок не более [указание соответствующей санкции]. В случае повторного или неоднократного нарушения, такое лицо, после вынесения судебного заключения о его виновности, может быть приговорено к штрафу в размере не более чем [указание соответствующей санкции] и/или лишению свободы на срок не более [указание соответствующей санкции].

(Б) По установлении того, что лицо, получившее лицензию в соответствии с настоящей статьей, не выполнило какого-либо из положений и условий лицензии или нарушило любое из содержащихся в настоящем подразделе или в директиве, изданной в соответствии с настоящим подразделом, запретительных положений, Министр и Министр по делам ресурсов имеют право совместно приостановить действие такой лицензии. Министерство обязано направить лицу, получившему лицензию, письменное

уведомление о факте и причине приостановления, а также о требованиях, которые должны быть удовлетворены до восстановления действия лицензии.

(В) После назначения административного взыскания или по определению что лицо, получившее лицензию, не исправило ситуацию, повлекшую за собой приостановление действия лицензии, Министр и Министр по делам ресурсов имеют право совместно отозвать лицензию.

(Г) Министр и Министр по делам ресурсов имеют право совместно приостановить действие или отозвать лицензию, без возложения какой-либо ответственности на [название государства], его представителей или служащих, в случае, если продолжение работы в соответствии с лицензией будет регулироваться административными требованиями, которых не существовало на момент выдачи лицензии. Министерство, выдавшее лицензию, обязано направить лицу, получившему лицензию, уведомление, с указанием характера и оснований для приостановленной действия или отзыва лицензии.

(Д) Любое лицо, интересы которого оказались затронуты действиями в отношении лицензии, имеет право оспорить выдачу, отказ в выдаче, приостановление действия, отзыв и положения и условия лицензии посредством соответствующей процедуры подачи апелляции.

**Океанографические исследования
Подраздел 16 (В)**

Статья 16.12 Применимость.

Действие настоящего подраздела распространяется на все суда, занимающиеся проведением океанографических исследований в водах, подпадающих под юрисдикцию [название государства].

(А) [Название государства] имеет исключительное право на регулирование, раз-

решение и осуществление океанографических исследований в территориальном море и всех водах [название государства] по направлению к берегу. Океанографические исследований в этом районе проводятся исключительно с недвусмысленного разрешения Министра и Министра по делам ресурсов и на условиях, установленных ими.

(Б) [Название государства] имеет право на регулирование, разрешение и осуществление океанографических исследований в своей исключительной экономической зоне (ИЭЗ) и на континентальном шельфе, в соответствии с обычным международным правом и любыми имеющими отношение к этому международными соглашениями, в которых [название государства] является одной из сторон.

(В) Все океанографические исследования, осуществляемые в ИЭЗ [название государства] и на его континентальном шельфе силами другого [название государства] или компетентной международной организации, должны проводиться с разрешения [название государства].

(Г) В обычных обстоятельствах [название государства] дает свое разрешение на осуществление другими государствами или компетентными международными организациями научно-исследовательских проектов в области океанографии в ИЭЗ [название государства] и на своем континентальном шельфе, если эти проекты будут осуществляться в соответствии с настоящим Кодексом, обычным международным правом и любыми имеющими отношение к этому международными соглашениями, в мирных целях и для расширения, в интересах человечества, научных знаний о морской среде. В этом случае, Министр по делам ресурсов устанавливает правила и порядок оперативного утверждения научно-исследовательских проектов в области океанографии.

(Д) [Название государства] имеет право, по своему усмотрению, отказать в разрешении на проведение силами другого государства или компетентной международной организации океанографических исследований в своей исключительной экономической зоне (ИЭЗ) и на континентальном шельфе, если научно-исследовательский проект в области океанографии характеризуется одним из следующих признаков:

(1) имеет непосредственное отношение к разведке и эксплуатации природных ресурсов, независимо от того, являются ли они живыми или неживыми;

(2) подразумевает бурение на территории континентального шельфа, использование взрывчатых веществ или сброс вредных веществ в морскую среду;

(3) подразумевает строительство, управление или использование искусственных островов, установок и объектов;

(4) содержит информацию о характере и целях проекта, которую [название государства] расценивает как неточную; или

(5) если государство или компетентная международная организация не выполнила свои обязательства перед [название государства] по предыдущим научно-исследовательским проектам.

(Е) Невзирая на положения Статьи 16.12 (Д), [название государства] не имеет права действовать по своему усмотрению в отказе от разрешения в соответствии с подпунктом (1) параграфа (Д) в случае океанографических исследований, которые будут осуществляться на континентальном шельфе на расстоянии свыше 200 морских миль от исходной линии территориального моря, за исключение тех конкретных районов, которые [название государства] может в любой момент объявить районами, эксплуатация (или подробная разведка) которых осущест-

вляется в настоящее время или будет осуществляться в обозримом будущем.

(Ж) Океанографические исследования, предпринимаемые в соответствии с настоящей статьей, не должны в неоправданной степени затруднять деятельность [название государства] по осуществлению своих суверенных прав и юрисдикции.

Статья 16.13 Директивы.

(А) В соответствии с общими полномочиями Министра на издание директив, Министр и Министр по делам ресурсов имеют право совместно издавать директивы в целях стимулирования и оказания содействия океанографических исследований, проводящихся в соответствии с настоящим подразделом за пределами территориального моря [название государства] и, по возможности, облегчать доступ в гавани [название государства] и обеспечивать содействие океанографическим научно-исследовательским судам, удовлетворяющим применимым положениям настоящего подраздела.

(Б) Министр и Министр по делам ресурсов имеют право уполномочивать ведомства [название государства] на проведение океанографических исследований в водах, подпадающих под юрисдикцию [название государства] или иным образом, в соответствии с запросом других органов государственного управления. Кроме того, Министр каждого из министерств имеет право уполномочивать ведомства своего собственного Министерства на заключение договоров о проведении научно-исследовательской, образовательной или иной деятельности на море, с теми экономическими единицами, с которыми [название государства] имеет общий интерес в океанических и прибрежных ресурсах.

(В) Государства или компетентные международные организации имеют право заниматься осуществлением научно-исследовательского проекта в области океа-

нографии начиная с даты, когда информация, требующаяся в соответствии с настоящим подразделом и директивами, изданными в соответствии с этим подразделом, была представлена [название государства]. [Название государства] имеет право отказывать в разрешении в течение четырех месяцев с момента получения сообщения, содержащего необходимую информацию, в том случае, если [название государства] информирует государство или организацию, проводящую исследования, о том, что:

(1) оно отказывает в разрешении в соответствии с положениями настоящего подраздела;

(2) информация, предоставленная государством или компетентной международной организацией в отношении характера и задач проекта, не соответствует явным и очевидным фактам;

(3) ему требуется дополнительная информация, имеющая отношение к условиям, а также к предоставленной информации; или

(4) в отношении предыдущего научно-исследовательского проекта в области океанографии у государства или компетентной организации остались невыполненные обязательства перед [название государства].

(Г) Размещение и использование любого типа научно-исследовательских установок или оборудования в ИЭЗ, территориальных морях или внутренних водах [название государства] должно производиться в соответствии с теми условиями, которые будут указаны Министром по делам ресурсов. В связи с этим, Министр по делам ресурсов уполномочен установить систему выдачи разрешений в целях осуществления контроля за характером и масштабом научно-исследовательских проектов в области океанографии в ИЭЗ, территориальных морях или внутренних водах [название государства].

(Д) Министр, в согласовании с Министром по делам ресурсов, уполномочен устанавливать зоны безопасности разумной ширины, но не более 500 метров, вокруг научно-исследовательских установок.

(Е) Министр по делам ресурсов обязан обеспечить то, что размещение и использование любого типа научно-исследовательских установок или оборудования не будет создавать препятствий движению судов по установленным международным морским путям.

(Ж) Установки или оборудование, на которые в настоящем подразделе делается ссылка, должны иметь идентификационные знаки, указывающие государство приписки или международную организацию, которой они принадлежат, а также соответствующие установленные международным сообществом предупредительные сигналы, что требуется в целях обеспечения безопасности в море и безопасности самолетовождения, с учетом правил и норм, установленных компетентными международными организациями.

Статья 16.14 Правоохранительная функция.

(А) В соответствии с правами и ограничениями, указанными в Главе 3, офицер, осуществляющий общие правоохранительные функции, может (в любой момент времени) окликнуть, остановить и вступить на любое судно, подпадающее под юрисдикцию [название государства], предпринять необходимые действия в целях обеспечения контроля за соблюдением положений законодательства [название государства], настоящей главы и любых директив, изданных на основании настоящей главы, и осуществить любые процессуальные действия по указанию компетентного офицера или суда соответствующей юрисдикции.

(Б) Любое лицо, уполномоченное осуществлять контроль за соблюдением положений настоящего подраздела, имеет право:

(1) проводить досмотр, обыск, проверку и задержание любого судна, относительно которого подозревается, что оно используется в целях нарушения настоящего подраздела или любой директивы или лицензии, изданной или выданной в соответствии с настоящим подразделом, а также любого оборудования, запасов и груза такого судна;

(2) задерживать (во всех случаях обнаружения) любой заповедный ресурс, полученный или удерживаемый в нарушение настоящего подраздела или любой директивы или лицензии, изданной или выданной в соответствии с настоящим подразделом;

(3) конфисковывать любое доказательство нарушения настоящего подраздела или любой директивы или лицензии, изданной или выданной в соответствии с настоящим подразделом; и

(4) осуществлять любые другие законные действия.

(В) Кроме контроля за соблюдением положений настоящей главы и иных имеющих отношение законов и директив [название государства], Военно-Морские Силы осуществляют подготовку документации, необходимой для подтверждения факта или фактов нарушения настоящей главы, закона или директивы [название государства].

Статья 16.15 Обязанности и запрещенные действия.

(А) Министр и Министр по делам ресурсов совместно обеспечивают соблюдение организациями, осуществляющими океанографические исследования в ИЭЗ, территориальных морях, внутренних водах или на

континентальном шельфе [название государства], следующих условий:

(1) обеспечивают право представителей [название государства] принимать участие или быть представленными в научно-исследовательском проекте в области океанографии, в особенности, при наличии такой возможности, на борту исследовательских судов и других плавсредств или научно-исследовательских установок, без уплаты какого-либо вознаграждения и без возложения на них обязанностей частично компенсировать затраты по осуществлению проекта;

(2) по запросу [название государства], в кратчайшие возможные сроки предоставляют ему предварительные отчеты и по завершении исследований - конечные результаты и выводы;

(3) по запросу [название государства], обеспечивают доступ представителей [название государства] ко всем данным и образцам, полученным в ходе осуществления научно-исследовательского проекта в области океанографии и аналогичным образом предоставляют [название государства] данные, которые можно копировать, и образцы, которые можно разделять без ущерба их научной ценности;

(4) по запросу [название государства], предоставляют [название государства] анализ таких данных, образцов и результатов исследования или оказывают содействие в их анализе или интерпретации;

(5) в кратчайшие возможные сроки обеспечивают, в соответствии с законами и директивами [название государства], широкое распространение результатов исследования посредством соответствующих национальных или международных каналов;

(6) незамедлительно информируют представителей [название государства] в Министерстве по делам ресурсов обо всех

16. Сохранение и изучение морской среды

существенных изменениях в программе исследований; и

(7) если иного не предусмотрено соглашением, по завершении исследования удаляют научно-исследовательские установки или оборудование.

(Б) Государства и компетентные международные организации, намеревающиеся провести океанографические исследования в ИЭЗ или на континентальном шельфе [название государства], обязаны не менее чем за шесть месяцев до предполагаемой даты начала проекта, предоставить [название государства] полное описание следующего:

(1) характер и задачи проекта;

(2) метод и средства измерения, которые будут использоваться, включая название, вместимость, тип и класс судна и описание научно-исследовательского оборудования;

(3) точный географический район, в котором будет осуществляться проект;

(4) предполагаемая дата первого появления и окончательного отбытия научно-исследовательских судов или размещения и удаления оборудования, в зависимости от конкретного случая;

(5) название организации-спонсора, ее директора и лица, осуществляющего руководство проектом; и

(6) степень, до которой допускается участие или представительство [название государства] в этом проекте.

Статья 16.16 Санкции.

(А) [Название государства] имеет право требовать приостановления любого научно-исследовательского проекта в области океанографии, проводящегося в это время в пре-

делях его ИЭЗ или континентального шельфа, если:

(1) исследовательские работы не проводятся так, как это изложено в информации о проекте, представленной в соответствии с настоящим подразделом и на основании которой [название государства] дало разрешение на осуществление проекта; или

(2) государство или компетентная международная организация, проводящая научно-исследовательскую деятельность, не удовлетворяет требований настоящего подраздела, относящихся к правам прибрежного государства в случае проведения научно-исследовательского проекта в области океанографии.

(Б) [Название государства] имеет право требовать прекращения любой научно-исследовательской деятельности в области океанографии в случае невыполнения положений настоящего подраздела, приравненного к существенному изменению научно-исследовательского проекта или исследовательской деятельности.

(В) [Название государства] также может потребовать прекращения любой научно-исследовательской деятельности в области океанографии в случае, если любая из ситуаций, упомянутых в Статье 16.16 (А), не устраняется на протяжении разумного периода времени;

(Г) После получения уведомления [название государства] о его решении потребовать приостановления или прекращения научно-исследовательской деятельности, государства или компетентные международные организации, уполномоченные на проведение научных исследований в области океанографии, обязаны прекратить те виды исследовательской деятельности, в отношении которых было направлено уведомление.

(Д) [Название государства] обязано отменить распоряжение о приостановлении

научно-исследовательской деятельности в соответствии со Статьей 16.16 (А) и разрешить продолжение научных исследований в области океанографии, как только государство или компетентная международная организация, осуществляющая исследования, выполняет необходимые условия.

(Е) Организации, осуществляющие океанографические исследования, несут ответственность за обеспечение того, что исследовательская деятельность проводится в соответствии с настоящей главой, директивами, изданными совместно Министром и Министром по делам ресурсов в соответствии с настоящей главой, лицензиями на проведение исследований, выданными Министром в соответствии с настоящим подразделом, и Конвенцией ООН по морскому праву.

(Ж) Организации несут ответственность за принятие мер, вступающих в противоречие с настоящей главой, директивами, изданными Министром в соответствии с настоящей главой, лицензиями на выполнение проекта, выданными Министром в соответствии с настоящим подразделом, и Конвенцией ООН по морскому праву, а также обязаны выплатить компенсацию за ущерб, включая ущерб, нанесенный загрязнением морской Среды и явившийся следствием таких мер.

A. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СТАТЬИ К ГЛАВЕ 1

Статья A1.1 Должность и командные полномочия.

(А) **Полномочия командира.** Офицер, назначенный соответствующей руководящей инстанцией на должность командира, обладает командными полномочиями по отношению ко всем офицерам и иным военнослужащим, находящимся в его подчинении.

(Б) **Полномочия старшего из присутствующих офицеров.** Когда несколько военных кораблей получают указание действовать совместно в обстоятельствах, не регулируемых конкретными инструкциями (например, в обстановке бедствия или чрезвычайной ситуации), старший из присутствующих офицеров осуществляет командные полномочия и подчиняется непосредственно общевойсковым командирам на берегу.

(В) Противоречие и взаимоисключающие приказы.

(1) **Действия офицера, отдавшего приказ.** Если офицер отвлекает подчиненного от выполнения приказа другого офицера, или требует от подчиненного действовать вопреки приказу другого офицера, или вмешивается в действия военнослужащих, находящихся в подчинении другого офицера, он должен немедленно информировать об этом офицера, чьи приказы были таким образом отменены, и доказать, что необходимость такой отмены была вызвана сложившимися обстоятельствами. По возможности, все приказы, противоречащие ранее отанным приказам или отменяющие их, отдаются в письменной форме.

(2) **Действия лица, получившего приказ.** Если военнослужащий получает приказ, противоречащий приказу, получен-

ному ранее от другого офицера, такой военнослужащий обязан заявить о наличии первого приказа; если только он не получил инструкций на обратный счет, и изложить его суть в письменной форме офицеру, отдавшему последний приказ. Если после этого второй офицер продолжает настаивать на выполнении приказа, противоречащего первому, такой приказ должен быть выполнен; однако, военнослужащий, получивший и выполнивший такой приказ, обязан доложить об этом старшему по званию, отдавшему первый приказ.

(Г) Передача командования.

(1) **Общие положения.** Военное звание дает право на осуществление командования или полномочий в любом виде вооруженных сил в предусмотренных законом пределах. Настоящий раздел устанавливает общий порядок передачи командования в отсутствие постоянного командира или в случае его недееспособности.

(2) **Порядок передачи командования.** В отсутствие постоянного командира или в случае его недееспособности, обязанности такого командира исполняет постоянный старший помощник (в случае Командира корабля) или заместитель командира. В случае одновременного отсутствия или недееспособности Командира корабля и старшего помощника (или командира и заместителя командира), следующий старший по званию офицер, назначение которого на должность не противоречит положениям закона, временно занимает вакантную командную должность.

Статья A1.2 Внутренние директивы.

(А) **Общие положения.** Командующий и Командиры военных кораблей издают та-

кие не противоречащие закону правила и директивы, которые необходимы для безопасного и эффективного несения службы указанными кораблями.

(Б) Организация корабля. Командир военно-морского корабля организует деятельность судового экипажа таким образом, чтобы обеспечить выполнение стоящих перед ним задач с максимальной экономичностью и эффективностью, для чего он уделяет должное внимание задачам каждого члена экипажа, их довольствию, физической подготовленности, а также другим инструкциям и другим характеристикам подразделения. Командир корабля следит за тем, чтобы его корабль в любое время было адекватно защищен на случай чрезвычайного происшествия и готов к выполнению любых требований по несению службы в соответствии с приказом вышестоящей инстанции.

(В) Распределение Командиром обязанностей между членами экипажа. С учетом ограничений, которые могут быть наложены вышестоящей командной инстанцией, Командир корабля распределяет членов судового экипажа по службам и частям корабля, отвечает за организацию вахтенной службы, возлагает на членов экипажа дополнительные обязанности таким образом, чтобы обеспечить максимальную эффективность корабля как боевой единицы и справедливое распределение судовых обязанностей между членами экипажа.

Статья А1.3 Ассигнования.

(А) Разрешение на ассигнования.

(1) Полномочия по приобретению недвижимого имущества.

(а) Поскольку иное не предусмотрено законом, Министр имеет право:

(i) приобретать, при наличии достаточных средств для полного покрытия денежных обязательств, недвижимое имуще-

ство или вещное право в таком имуществе, предназначенном для размещения военно-морских баз, береговых служб и других объектов; навигационных знаков; приборов для приема сигналов от службы движения судов; средств связи и жилищных единиц;

(ii) продавать, сдавать в аренду или распоряжаться иным способом любым недвижимым имуществом или вещным правом в таком имуществе в соответствующих обстоятельствах.

(б) Министр имеет право заключать долгосрочные контракты, если он уверен, что это будет способствовать более эффективному выполнению задач и программ военно-морской службы и приведет к снижению суммарных издержек по осуществлению такого контракта.

(2) Полномочия по долгосрочной аренде недвижимого имущества.

(а) Министр имеет право, при наличии достаточных средств, заключать договоры об аренде с целью аренды недвижимого имущества или вещного права в таком имуществе, предназначенном для размещения военно-морских баз, береговых служб и других объектов; навигационных знаков; приборов для приема сигналов от службы движения судов; средств связи и жилищных единиц. Указанные договоры заключаются на срок не более [20 лет] и могут включать любые пункты об автоматическом продлении договора. Они также включают положения об аннулировании и прекращении действия договора в случае необходимости защиты интересов [название государства].

(б) Министр имеет право заключать долгосрочные договоры об аренде в соответствии с данным разделом, когда он уверен, что:

(i) это будет способствовать более эффективному выполнению задач и

программ военно-морской службы и приведет к снижению суммарных издержек по осуществлению такого договора;

(ii) минимальная потребность в недвижимом имуществе, которое будет арендовано, или вещном праве на такое имущество существенно не изменится в течение предполагаемого срока аренды.

(3) Полномочия по аренде жилья для личного состава.

(а) Министр имеет право арендовать жилье в непосредственной близости от объектов Военно-Морских Сил, независимо от их местоположения, для предоставления его в качестве государственных квартир военнослужащим и членам их семей, если такие имеются, без взимания квартирной платы, после того как Министр или назначенное им должностное лицо вынесут определение о недостатке необходимого жилищного фонда в непосредственной близости от объектов Военно-Морских Сил.

(б) Если государственного жилищного фонда, принадлежащего [название государства], оказывается недостаточно, Командующий имеет право снимать частные квартиры для военнослужащих, в том числе несущих службу в море, когда такие военнослужащие лишаются возможности жить на борту своего корабля в связи с ремонтом или иными условиями, которые могут оставить их без жилья.

(Б) Вопросы материально-технического снабжения.

(1) Использование средств Фонда снабжения Военно-Морских Сил должно являться санкционированным. Министр может издавать инструкции по поводу ассигнований на материально-техническое снабжение. Всякий раз, когда перечень входящих в Фонд снабжения предметов расширяется за счет включения в него предметов, не закупавшихся ранее, либо сменно-запасных

частей, закупки которых ранее проходили по другим основным счетам, таким как суда или летательные аппараты, Министр своим распоряжением может санкционировать увеличение размера Фонда на стоимость таких материалов, перенесенную на счет Фонда из других статей в счете материальных запасов Военно-Морских Сил. За исключением указанных материалов, перенесенных из других счетов, на дебет счета Фонда снабжения заносится стоимость всех закупленных или иным образом приобретенных материалов. На кредит счета Фонда заносится величина расходованных, выданных для использования, проданных или иным образом ликвидированных материалов, причем эта величина рассчитывается на основе, которая приблизительно покрывает стоимость указанных материалов.

(2) Министр может санкционировать дополнительные денежные обязательства, взятые на себя руководством Военно-Морских Сил в счет ожидаемой денежной компенсации Фонду снабжения, без учета лимитов финансового года, в таком размере и на такой срок, которые Министр сочтет необходимыми, для поддержания уровня материально-технических запасов, сообразного с операциями, запланированными на будущий год.

(3) Военно-Морские Силы имеют право расходовать средства в размере, который они сочтут необходимым, для укрепления и поддержания безопасности и гигиены труда персонала и предупреждения несчастных случаев на рабочем месте, в том числе для закупки специальной одежды, оборудования и других материалов, необходимых для выполнения указанной задачи.

Статья А1.4 Воинские звания офицеров и категории рядового и старшинского состава.

(А) Воинские звания офицеров. Постоянное звание офицера, постоянное звание

урент-офицера (промежуточное звание между старшинским и офицерским составом), временное звание офицера.

(Б) Категории рядового и старшинского состава. Разрешение учреждать судовые должности, составлять штатное расписание о должностные инструкции по каждой судовой специальности.

Статья А1.5 Офицеры.

(А) Способ присвоения звания: постоянное офицерское звание.

(1) При необходимости Президент имеет право присваивать, по рассмотрению и с согласия высшего законодательного органа, постоянное звание офицера Военно-Морских Сил, начиная с [офицерское звание при поступлении на службу] и выше, в соответствии с квалификацией, опытом и сроком службы, лицам следующих категорий:

(а) выпускникам Академии Военно-Морских Сил;

(б) старшим уорент-офицерам, уорент-офицерам и лицам рядового и старшинского состава срочной службы регулярных Военно-Морских Сил;

(в) служащим Резерва Военно-Морских Сил и лицам, имеющим временное офицерское звание, которые успешно прошли в указанном звании не менее двух лет;

(г) офицерам торгового флота [название государства], имеющим офицерский патент и прослужившим не менее двух лет на судне [название государства] в качестве офицера, имеющего офицерский патент.

(2) Ни одному лицу не может быть присвоено офицерское звание в соответствии с настоящим разделом, пока не будет

установлена его психическая, моральная, физическая и профессиональная пригодность для службы в качестве офицера на основании директив, издаваемых Министром.

(3) Для лиц с одинаковым званием, которое было им присвоено в соответствии с настоящей статьей, старшинство в звании определяется датой присвоения указанного офицерского звания. Если офицерское звание было присвоено таким лицам в один и тот же день, старшинство в звании определяется Министром.

(Б) Способ присвоения звания: постоянное звание старшего уорент-офицера.

(1) При необходимости Президент имеет право присваивать, по рассмотрению и с согласия высшего законодательного органа, постоянное звание старшего уорент-офицера регулярных Военно-Морских Сил лицам следующих категорий:

(а) лицам рядового и старшинского состава срочной службы регулярных Военно-Морских Сил;

(б) служащим Резерва Военно-Морских Сил;

(в) офицерам торгового флота [название государства], имеющим офицерский патент.

(2) Ни одному лицу не может быть присвоено звание старшего уорент-офицера в соответствии с настоящим разделом, пока не будет установлена его психическая, моральная, физическая и профессиональная пригодность для службы в качестве старшего уорент-офицера на основании директив, издаваемых Министром.

(3) Для лиц с одинаковым званием, которое было им присвоено в соответствии с настоящей статьей, старшинство в звании определяется датой присвоения указанного

звания офицера Военно-Морских Сил. Если офицерское звание было присвоено таким лицам в один и тот же день, старшинство в звании определяется Министром.

(В) Способ присвоения звания: первоначальное присвоение временного офицерского звания.

(1) При необходимости Президент имеет право присваивать временное звание офицера регулярных Военно-Морских Сил не старше [лейтенанта], в соответствии с квалификацией, опытом и сроком службы, лицам из числа старших уорент-офицеров и служащих рядового и старшинского состава срочной службы Военно-Морских Сил, а также из числа аттестованных офицеров торгового флота [название государства].

(2) При необходимости Президент имеет право присваивать временное звание старшего уорент-офицера регулярных Военно-Морских Сил лицам из числа служащих рядового и старшинского состава срочной службы Военно-Морских Сил, а также из числа аттестованных офицеров торгового флота [название государства].

(3) Временные звания, присвоенные тем или иным лицам в соответствии с настоящим разделом, не меняют постоянного статуса таких лиц, а также их статуса, связанного с прохождением испытательного срока или временным замещением другого лица. Временные звания также не ограничивают возможности указанных лиц в отношении продвижения по службе или присвоения очередных званий и не урезают их прав или привилегий. Лица, которым присвоены звания в соответствии с настоящим пунктом, должны получать денежное содержание и довольствие в размере не ниже того, на которое они имели бы право, если бы остались в своем прежнем звании и продолжали получать прибавки к денежному содержанию и довольствию, предусмотренные для этого звания.

(4) Президент имеет право в любое время отменить решение о присвоении временного офицерского звания в соответствии с настоящим пунктом. Каждый офицер, чье временное звание аннулировано таким образом, получает свое прежнее постоянное звание.

(5) Для лиц с одинаковым званием, присвоенным им в соответствии с настоящим пунктом, старшинство в звании определяется датой присвоения указанного звания офицера Военно-Морских Сил. Если офицерское звание было присвоено таким лицам в один и тот же день, старшинство в звании определяется Министром.

(Г) Процедура повышения в звании.

(1) Отборочные комиссии: созыв комиссий. Не реже одного раза в год, а при необходимости и чаще, Министр созывает отборочные комиссии, которые выносят рекомендации по повышению в звании офицеров на действительной службе из представленного на их рассмотрение списка кандидатов, причем список кандидатов на представление к присвоению каждого звания рассматривается отдельной комиссией. Однако Министр не обязан созывать комиссию, рекомендующую офицеров для представления к такому званию, по которому не существует вакансий на данный момент и не ожидается их появление в ближайшие 12 месяцев.

(2) Отборочные комиссии: состав комиссий. Отборочная комиссия, созываемая в соответствии с настоящим пунктом, состоит из пяти или более офицеров на действительной службе из числа занесенных в список кандидатов на повышение в звании и имеющих звание не ниже того, к присвоению которого комиссия может рекомендовать представленных на ее рассмотрение кандидатов. Ни один офицер не может быть членом двух последовательно созываемых комиссий по отбору кандидатов на

представление к присвоению одного и того же звания.

(3) Отборочные комиссии: уведомление о созыве и право на поддержание контакта с комиссией.

(а) Созыву отборочной комиссии в соответствии с настоящей статьей должна предшествовать публикация уведомления с указанием даты созыва комиссии, категории очередности присвоения воинского звания, требований к кандидатам и количества офицеров, которых комиссия может рекомендовать к присвоению очередного воинского звания.

(б) Каждый офицер, удовлетворяющий требованиям, которые предъявляет к кандидатам отборочная комиссия, созываемая в соответствии с настоящей статьей, может направить по официальным каналам соответствующий рапорт на имя комиссии, прибыть в указанное место не позднее, чем в день ее первого заседания, и лично ознакомить членов комиссии со своим послужным списком в рядах вооруженных сил.

(4) Отборочные комиссии: присяга членов комиссии. Каждый член отборочной комиссии дает присягу в том, что он будет выполнять возложенные на него обязанности непредубежденно и беспристрастно, принимая во внимание как специальную подготовку кандидата, так и его успехи на военно-морской службе.

(5) Количество офицеров, выбираемых для повышения в воинском звании. Прежде чем созывать отборочную комиссию, которая должна рекомендовать офицеров к повышению в воинском звании, Министр определяет общее количество офицеров, подлежащих представлению к присвоению указанного звания. Это количество должно равняться числу вакансий по этому званию, существующих в данный момент, плюс число дополнительных вакансий, ожи-

даемых в ближайшие двенадцать месяцев, и минус количество офицеров, отобранных ранее и ожидающих присвоения указанного звания.

(6) Категории очередности присвоения воинского звания.

(а) Прежде чем созвать отборочную комиссию, которая должна рекомендовать офицеров к представлению к присвоению очередного воинского звания ниже [контр-адмирала], Министр определяет категорию очередности присвоения воинского звания (т.е. кандидатов, имеющих приоритет), по которому созывается такая комиссия. В категорию очередности для каждого воинского звания включают офицеров на действительной службе с самой большой выслугой лет в указанном звании из числа занесенных в список кандидатов, которые отвечают всем условиям, необходимым для присвоения очередного воинского звания, и никогда прежде не включались в категорию очередности присвоения очередного воинского звания. Количество офицеров в каждой категории очередности устанавливается после рассмотрения:

(i) потребностей военно-морской службы;

(ii) числа вакансий, ожидаемых в последующие годы, чтобы создать сопоставимые возможности для продвижения по службе офицеров в последовательных возрастных группах;

(iii) степени, в которой условия службы в указанном воинском звании в данный момент соответствуют желательному порядку прохождения службы.

(б) Категории очередности, из которых выбираются офицеры для представления к присвоению им воинского звания [контр-адмирала] и выше, при необходимости устанавливаются Министром.

(7) Право на включение в число кандидатов, рассматриваемых отборочной комиссией.

(а) Офицер на действительной службе, включенный в список кандидатов на повышение в воинском звании, попадает в число кандидатов, рассматриваемых отборочной комиссией в начале года, в который истекает следующий срок его службы в настоящем звании, отсчитываемый с момента присвоения ему этого звания:

(i) [два года] в звании [младшего лейтенанта];

(ii) [три года] в звании [лейтенанта];

(iii) [четыре года] в звании [капитан-лейтенанта];

(iv) [пять лет] в звании [командира];

(v) [три года] в звании [капитана].

(б) Для целей настоящей статьи, срок службы в каком-либо звании включает в себя всю службу в данном или более высоком звании, засчитываемую в общий срок службы, независимо от того, было ли это звание постоянным или временным.

(в) Ни один офицер не может быть включен в число кандидатов, рассматриваемых отборочной комиссией с целью рекомендации для представления к присвоению очередного воинского звания, пока в это число не попадут все офицеры в том же звании, но с большей выслугой лет.

(г) За исключением тех случаев, когда офицера включают в список представленных к присвоению очередного воинского звания, каждый офицер, попадающий в число кандидатов, рассматриваемых отбороч-

ной комиссией с целью рекомендации для повышения в звании, не выбывает из этого числа до тех пор, пока такой офицер остается на действительной службе и не получает очередного воинского звания.

(8) Отборочные комиссии: информация, которая должна быть предоставлена отборочной комиссии. Министр информирует каждую отборочную комиссию, созываемую в соответствии с настоящей статьей, о количестве офицеров, которое комиссии разрешено рекомендовать для представления к присвоению очередного воинского звания, предусматривающего более высокое денежное содержание; предоставляет этой комиссии имена и личные дела всех офицеров, кандидатуры которых подлежат рассмотрению комиссией; а также указывает имена офицеров, включенных в категорию первоочередности.

(9) Офицеры, которые будут рекомендованы к повышению в воинском звании.

(а) Отборочная комиссия, созданная с целью рекомендовать офицеров к повышению в воинском звании, выбирает тех офицеров, которые, по ее мнению, лучше других рассматриваемых кандидатур удовлетворяют требованиям, предъявляемым к кандидатам на повышение воинского звания. Ни один офицер не может быть рекомендован к повышению в воинском звании, если за его кандидатуру не высказалось большинство членов отборочной комиссии, состоящей из пяти человек, или не менее двух третей членов отборочной комиссии, в состав которой входит более пяти человек.

(б) количество офицеров из числа младшего командного состава, включая младших офицеров в соответствующей категории первоочередности, которых комиссия в соответствии с настоящей статьей может рекомендовать для повышения в звании до званий, находящийся по рангу ниже звания

[контр-адмирала] составляет не более [5] процентов от общего числа офицеров, которых комиссия имеет полномочия рекомендовать для повышения в звании, если такое количество не составляет менее одного процента, в каком случае комиссия может рекомендовать для повышения в звании одного из таких офицеров.

(10) Отборочные комиссии: отчеты.

(а) Каждая отборочная комиссия, созданная в соответствии с настоящей статьей, предоставляет письменный отчет за подписью всех членов этой комиссии, содержащий имена офицеров, рекомендуемых к повышению в воинском звании.

(б) Отборочная комиссия, созданная в соответствии с настоящей статьей, удостоверяет, что, по мнению большинства ее членов (если комиссия состоит из пяти человек) или по мнению по меньшей мере двух третей ее членов (если в состав комиссии входит более пяти человек), из всех представленных на рассмотрение комиссии кандидатур, рекомендуемые ею офицеры наилучшим образом удовлетворяют требованиям, предъявляемым к кандидатам на повышение в воинском звании.

(в) Отборочная комиссия, созданная в соответствии с настоящей статьей, представляет свой отчет Министру. Если комиссия действовала в нарушение какого-либо закона или постановления, Министр имеет право вернуть отчет комиссии для пересмотра ее решения и потребовать его повторного представления. Просмотрев окончательный вариант отчета отборочной комиссии, Министр направляет его Президенту, который может утвердить, изменить или отклонить данный отчет.

(г) Если кандидатура офицера, рекомендованного к повышению в воинском звании, не приемлема для Президента, Пре-

зидент может вычеркнуть имя такого офицера из отчета отборочной комиссии.

(д) Будучи утверждены Президентом, имена офицеров, отобранных комиссией, созданной в соответствии с настоящей статьей, немедленно публикуются в общем приказе по Военно-Морским Силам.

(е) За исключением требований настоящей статьи, протоколы заседаний отборочной комиссии не подлежат раскрытию ни одному лицу, кроме членов указанной комиссии.

(Е) Представление к присвоению очередного воинского звания и его присвоение.

(1) После того как отчет отборочной комиссии, созданной с целью рекомендовать офицеров для повышения в воинском звании, утвержден Президентом, Министр включает имена всех отобранных и утвержденных офицеров в список на представление к присвоению очередного воинского звания в порядке старшинства в списке кандидатов на повышение в воинском звании.

(2) Офицеры из списка на представление к присвоению очередного воинского звания могут быть повышены в звании путем присвоения очередного воинского звания при появлении вакансий в соответствующей категории, так как общая численность личного состава на действительной службе в каждом звании установлена законом. Это происходит только после того, как указанное очередное звание было присвоено всем офицерам из предыдущих списков представленных к присвоению. Офицеров повышают в звании в том порядке, в котором их имена стоят в списке представленных к присвоению очередного воинского звания. Дата представления офицера к присвоению очередного воинского звания в соответствии с настоящей статьей считается

датой присвоения ему соответствующего очередного воинского звания.

(3) Присвоение звания кадровым офицерам в соответствии с настоящим пунктом осуществляется Президентом по рассмотрению и с согласия высшего законодательного органа.

(4) Министр может отложить, по объективным причинам, повышение в звании офицера, который находится под следствием, дело которого разбирается военным трибуналом или офицерской комиссией, а также если Министру становятся известны факты, ставящие под сомнение пригодность указанного офицера к службе в более высоком звании. Повышение в звании может быть отсрочено до окончания следствия, разбирательства военного трибунала или других процессуальных действий. Однако повышение в звании не может быть отсрочено в соответствии с настоящим подпунктом более чем на год после того дня, в который указанный офицер получил бы такое повышение при нормальных обстоятельствах, если только Министр не приходит к выводу, что дальнейшая отсрочка необходима в общественных интересах. Офицер, который не получил своевременно повышения в звании в соответствии с настоящим подпунктом, но был освобожден от обвинений, вызвавших отсрочку в повышении, и был повышен в звании позднее, считается получившим повышение и занимает положение в списке кандидатов на присвоение следующего очередного звания, которое полагалось бы ему при отсутствии отсрочки.

(5) Министр может вычеркнуть из списка на представление к присвоению очередного воинского звания имя любого офицера, основываясь на результатах следствия, вынесении обвинительного заключения военным трибуналом или рапорте офицерской комиссии, а также если Министру становятся известны факты, ставящие под сомнение

пригодность указанного офицера к службе в более высоком звании.

(Е) Увольнение с военной службы и лишение офицерского звания и права на выход в отставку.

(1) **Общие полномочия по лишению офицерского звания в течение первых трех лет службы в таком звании.** В соответствии с предписанными правилами, Министр может лишить офицерского звания любого кадрового офицера или офицера резерва Военно-Морских Сил на действительной службе, который на момент такого лишения отслужил без перерыва менее трех лет в качестве офицера регулярных Военно-Морских Сил или резерва Военно-Морских Сил.

(2) **Увольнение с военной службы офицеров, не представленных к присвоению очередного воинского звания.** Каждый офицер регулярных Военно-Морских Сил, который не прошел отбор для повышения в воинском звании два раза подряд, должен:

(а) быть уволен с военной службы с положительной характеристикой [30 июня] того года, в который он не был представлен к присвоению очередного воинского звания во второй раз;

(б) по его собственной просьбе, быть уволен с военной службы с положительной характеристикой до наступления указанного в параграфе (а) срока с выплатой того денежного содержания, которое он должен был получать вплоть до наступления такого срока;

(в) если на момент увольнения с военной службы в соответствии с настоящим пунктом такой офицер имеет право на выход в отставку в соответствии с любым законом, уйти в отставку указанным числом.

(3) Увольнение с военной службы взамен выхода в отставку; выходное пособие.

(а) Офицер может ходатайствовать, с одобрения Министра, об увольнении с военной службы с положительной характеристикой в любое время до наступления срока, предусмотренного соответствующим законом для его увольнения или выхода в отставку.

(б) Каждый офицер, принудительно уволенный с военной службы до наступления официального срока выхода в отставку, имеет право на получение единовременного пособия, размер которого рассчитывается путем умножения количества лет, проведенных на действительной службе в офицерском звании, но не более 12 лет, на двухмесячное основное денежное содержание для воинского звания, в котором он служит на день увольнения. Принятие единовременного пособия выплаты в соответствии с настоящим пунктом не лишает офицера пенсии от [название государства], положенной ему как офицеру в отставке. Однако при каждой выплате такой пенсии из нее будет удерживаться некоторая сумма, в зависимости от срока службы, за которую было получено единовременное пособие, до тех пор пока общая сумма вычетов не составит суммы единовременного пособия, выплаченного офицеру при увольнении с военной службы.

(4) Добровольный выход в отставку. Любой кадровый офицер, отслуживший полных 20 лет на действительной службе в вооруженных силах [название государства], имеет право уйти в отставку на основании собственного заявления и по усмотрению Президента.

(5) Обязательный выход в отставку. Любой кадровый офицер по достижении

возраста [шестидесяти двух] лет, уходит в отставку с действительной службы.

(6) Выход в отставку по физической недееспособности: после представления к присвоению очередного воинского звания. Офицер, чье имя внесено в утвержденный список представленных к присвоению очередного воинского звания, но который уходит в отставку по физической недееспособности до повышения его в звании, считается вышедшим в отставку в том звании, к присвоению которого он был представлен.

(7) Отсрочка выхода в отставку или комиссование по состоянию здоровья.

(а) В соответствии с подпунктом (б), Министр может отсрочить выход в отставку или комиссование офицера, если оценка состояния здоровья такого офицера и вынесение решения о его праве на выход в отставку или комиссование по состоянию здоровья требуют госпитализации, медицинского наблюдения или иных действий по определению состояния здоровья, которые не могут быть завершены до наступления срока, предусмотренного для официального выхода в отставку или демобилизации офицера.

(б) Отсрочка в соответствии с подпунктом (а) может быть дана только с согласия офицера, выходящего в отставку или подлежащего комиссованию; если Министр получает письменное уведомление от такого офицера в том, что он берет назад свое согласие на отсрочку, указанная отсрочка заканчивается не позднее, чем через шестьдесят дней с момента получения уведомления Министром.

(8) Воинское звание при выходе в отставку. Любой офицер считается вышедшим в отставку в самом высоком звании, в котором он отслужил не менее шести месяцев на действительной службе и, по

мнению Министра, удовлетворительно исполнял свои служебные обязанности.

(Ж) Увольнение по служебному несоответствию.

(1) Кадровая комиссия. Министр может в любое время созвать офицерскую комиссию для изучения личного дела любого офицера регулярных Военно-Морских Сил, исполнение которым своих служебных обязанностей не соответствует предписанным Министром требованиям. Комиссия определяет, должен ли такой офицер представить убедительные доводы для оставления его на действительной службе, так как в противном случае он будет уволен из рядов Военно-Морских Сил за дисциплинарное нарушение морального или служебного характера, а также по той причине, что его оставление на действительной службе не отвечает интересам национальной безопасности.

(2) Комиссии по расследованию.

(а) Комиссии по расследованию созываются в местах, указанных Министром, для получения доказательств и вынесения заключения и рекомендаций по поводу того, следует ли оставить на действительной службе офицера, от которого требуется представление убедительных доводов для такого оставления в соответствии с пунктом (1).

(б) Каждый офицер, от которого требуется представление убедительных доводов для оставления его на действительной службе, имеет право на справедливое и беспристрастное слушание своего дела в комиссии по расследованию.

(в) Если комиссия по расследованию решает, что офицер не смог представить убедительные доводы для своего оставления на действительной службе, она направляет протокол своего заседания контрольной комиссии.

(г) Если комиссия по расследованию решает, что офицер смог представить убедительные доводы для своего оставления на действительной службе, дело считается закрытым.

(3) Контрольные комиссии.

(а) Контрольные комиссии созываются в сроки, указанные Министром, для изучения материалов дел офицеров, рекомендованных комиссиями по расследованию к увольнению с действительной службы.

(б) Если после изучения материалов дела контрольная комиссия решает, что офицер не сумел представить убедительные доводы для оставления его на действительной службе, она направляет свои рекомендации Министру, который должен предпринять соответствующие действия.

(в) Если после изучения материалов дела контрольная комиссия решает, что офицер сумел представить убедительные доводы для оставления его на действительной службе, дело считается закрытым.

(4) Состав комиссий.

(а) Любая комиссия, созываемая в соответствии с пунктами (1), (2) или (3) настоящей статьи, состоит не менее чем из трех офицеров в звании [командера] или выше, каждый из которых имеет более высокое звание, чем офицер, дело которого разбирает комиссия.

(б) Ни одно лицо не может быть членом более чем одной комиссии, созываемой в соответствии с пунктами (1), (2) или (3) настоящей статьи для рассмотрения дела одного и того же офицера.

(5) Права офицера при рассмотрении его дела комиссией. Каждый офицер, дело которого рассматривается в соответствии с настоящей статьей, должен:

(а) не позднее, чем за тридцать дней до слушания его дела комиссией по расследованию, быть уведомлен в письменной форме о причинах, по которым от него требуется представление убедительных доводов в пользу его оставления на действительной службе;

(б) получить достаточно времени, срок которого определяется комиссией по расследованию в соответствии с директивами Министра, для подготовки своей защиты;

(в) получить возможность вести соответствующую переписку с комиссией по расследованию и появиться на слушаниях лично и в сопровождении адвоката;

(г) иметь неограниченный доступ к документации по делу на всех стадиях его рассмотрения и получать копии таких документов, за исключением тех материалов, содержание которых, по решению Министра, не может быть раскрыто в интересах национальной безопасности. Если содержание каких-либо материалов не раскрывается офицеру, дело которого рассматривается комиссией в соответствии с данным параграфом, такой офицер должен получить краткое изложение указанных материалов, раскрывающее их суть в мере, не нарушающей интересов национальной безопасности.

(6) Увольнение офицера с действительной службы.

(а) Министр может уволить офицера с действительной службы, если такое увольнение рекомендовано контрольной комиссией в соответствии с настоящей статьей.

(б) Если увольнение не рекомендовано контрольной комиссией, а Министр тем не менее желает уволить конкретного офицера с действительной службы, он подготавливает рекомендацию для Президента,

который является единственным лицом, имеющим полномочия уволить офицера вопреки рекомендациям контрольной комиссии.

(в) Действия Министра в соответствии с настоящим пунктом являются окончательными и обжалованию не подлежат.

(7) Выходное пособие офицерам, увольняемым с действительной службы.

(а) В любой момент разбирательства в соответствии с настоящей статьей и до увольнения офицера с действительной службы Министр может удовлетворить просьбу о:

(i) добровольном выходе в отставку, на которую офицер имеет право на всех остальных основаниях;

(ii) об увольнении с военной службы с получением выходного денежного пособия.

(б) Каждый офицер, уволенный с действительной службы в соответствии с пунктом (6) настоящей статьи:

(i) увольняется с военной службы в звании, на которое он бы мог рассчитывать в случае выхода в отставку по собственному желанию, если на момент увольнения с действительной службы такой офицер имеет право на добровольный выход в отставку в соответствии с любым законом;

(ii) увольняется с военной службы в текущем звании и с получением выходного денежного пособия, если на момент увольнения с действительной службы такой офицер не имеет права на добровольный выход в отставку в соответствии с каким-либо законом; при этом выходное пособие рассчитывается путем умножения количества лет, проведенных на действительной службе в офицерском звании, но не более двенадцати лет, на однолетнее основ-

ное денежное содержание, предусмотренное для данного воинского звания.

Статья А1.6 Военнослужащие рядового и старшинского состава.

(А) Вербовка, зачисление на военную службу и продвижение по службе.

(1) Полномочия по вербовке личного состава. Министр предпринимает действия, необходимые для привлечения на военную службу по найму такого количества добровольцев, которое должно покрыть потребности Военно-Морских Сил в личном составе.

(2) Поступление на военную службу по найму (срок контракта и воинские звания).

(а) В соответствии с директивами, издаваемыми Министром, Командующий имеет право зачислять на военную службу по найму на срок, не превышающий [шесть] полных лет.

(б) Министр определяет перечень воинских званий или категорий для военнослужащих, поступивших на службу в регулярные Военно-Морские Силы по найму.

(3) Продвижение по службе. Лица рядового и старшинского состава продвигаются по службе Командующим в соответствии с директивами, издаваемыми Министром.

(4) Продление срока службы по контракту. В соответствии с директивами, издаваемыми Министром, срок службы по контракту любого военнослужащего рядового или старшинского состава может быть продлен, на основании добровольного письменного соглашения, один или несколько раз на срок не более шести полных лет с момента истечения существующего срока службы по контракту. Военнослужащий ря-

дового или старшинского состава, срок службы по контракту которого продлевается указанным образом, получает точно такое же денежное содержание и довольствие, как если бы он был своевременно уволен с военной службы и заключил повторный контракт сразу же по истечении первого срока службы. Однако продление срока службы по контракту не должно в сумме превышать шести полных лет. Ни одно продление срока службы не лишает военнослужащего при увольнении по его истечении каких-либо льгот или привилегий, на которые он бы имел право, если бы срок службы по контракту не был продлен указанным образом.

(5) Полномочия по оставлению личного состава на службе сверх срока их службы по контракту в случае недееспособности. Если срок службы по контракту военнослужащего рядового или старшинского состава Военно-Морских Сил истекает, когда указанный военнослужащий недееспособен в связи с болезнью или травмой, полученной при исполнении служебных обязанностей, а не по причине неосторожного поведения, и нуждается в госпитализации или медицинском уходе, то такой военнослужащий может быть оставлен на службе после истечения срока его контракта. Любой такой военнослужащий имеет право на медицинский уход или госпитализацию за счет Правительства, а также на денежное содержание и пособия, включая надбавки за выслугу лет, до тех пор пока этот военнослужащий не поправится до такой степени, что его физическое состояние будет признано пригодным для заключения повторного контракта на военную службу, или же до тех пор пока компетентные лица Военно-Морских Сил не удостоверятся, что болезнь или травма настолько серьезны, что возвращение военнослужащего в строй невозможно. Любой военнослужащий, срок службы которого продлен таким образом, подчиняется всем правилам и директивам,

как если бы его срок службы по контракту не был продлен.

(6) Задержание сверх срока службы по контракту. В соответствии с директивами, издаваемыми Министром, военнослужащий рядового или старшинского состава может быть задержан на военно-морской службе сверх срока службы, предусмотренного его контрактом:

(а) до первого прибытия судна, на котором служит указанный военнослужащий, к месту своего постоянного базирования или в порт внутри [название государства];

(б) если указанный военнослужащий приписан к береговой станции за пределами территории [название государства], до его первого прибытия в пункт на территории [название государства], где он может заключить повторный контракт на военную службу или быть уволен с военной службы, но ни в коем случае не позднее, чем через три месяца с момента истечения срока его службы по контракту;

(в) вплоть до завершения дисциплинарного производства, в том числе любого связанного с ним апелляционного производства; или же, в случае войны или чрезвычайного положения, объявленного Президентом, и в интересах национальной обороны, на срок не более шести месяцев с момента окончания войны или чрезвычайного положения;

(г) на срок не более тридцати дней в иных случаях, оговоренных или не оговоренных в настоящем пункте, если этого требуют интересы общества. Решение о том, что задержание на службе сверх установленного срока необходимо в интересах общества, принятое в соответствии с директивами Министра, является окончательным и обжалованию не подлежит.

Любой военнослужащий, задержанный на военно-морской службе в соответствии с положениями настоящего подпункта, имеет право на получение денежного содержания, довольствия и пособий на тех же условиях, как если бы срок его службы по контракту не истек, и во всех отношениях подчиняется правилам и директивам военно-морской службы вплоть до момента увольнения с этой службы.

(Б) Положения о выходе в отставку и призывае на действительную военную службу из запаса.

(1) Возраст обязательного выхода в отставку. Любой военнослужащий рядового или старшинского состава по достижении возраста [шестидесяти двух] лет подлежат увольнению в отставку с действительной военной службы.

(2) Добровольное увольнение в запас после двадцати лет службы. Любой военнослужащий рядового или старшинского состава, отслуживший в Военно-Морских Силах полных двадцать лет, имеет право уволиться с действительной военной службы на основании собственного заявления и по усмотрению Командующего.

(3) Комиссия по рядовому и старшинскому составу.

(а) Командующий ежегодно собирает Комиссию по рядовому и старшинскому составу Военно-Морских Сил, которая состоит не менее чем из трех офицеров на действительной службе. Указанная Комиссия рекомендует для увольнения в отставку таких военнослужащих рядового и старшинского состава, которые отслужили двадцать лет и, по заключению Комиссии, подлежат увольнению с действительной военной службы. Рекомендации Комиссии передаются Командующему для принятия окончательного решения. Если Командующий утверждает рекомендации Комиссии, соот-

ветствующие военнослужащие рядового и старшинского состава уведомляются о таком решении в письменной форме. Если военнослужащий, в течение тридцати дней с момента получения такого уведомления, подает Командующему письменный протест против решения Комиссии в его отношении, такой военнослужащий не может быть принудительно уволен со службы в соответствии с настоящим подпунктом вплоть до следующего ежегодного заседания Комиссии. Если Комиссия опять придет к заключению, что такой военнослужащий должен быть уволен с действительной службы, то такой военнослужащий может быть уволен с одобрения Командующего. Если Командующий отклоняет рекомендации Комиссии, положение указанного военнослужащего остается таким же, как если бы его дело не рассматривалось Комиссией.

(б) Любой военнослужащий рядового или старшинского состава, отслуживший двадцать лет и уволенный с действительной службы Командующим во исполнение решения Комиссии по рядовому и старшинскому составу, получает пенсию как военнослужащий в отставке.

(4) **Увольнение в отставку в самом высоком звании или категории.** Любой военнослужащий рядового или старшинского состава, уволенный в отставку в соответствии с подпунктами 1, 2 или 3 настоящей статьи, увольняется с действительной службы в самом высоком звании или категории из всех, которые он имел на действительной службе, если, по заключению Министра, он удовлетворительно исполнял служебные обязанности, связанные с таким званием или категорией, но не ниже постоянного звания или категории.

(5) **Призыв на действительную военную службу из запаса в случае войны или чрезвычайного положения в стране.** В случае войны или чрезвычайного положения в стране Командующий имеет право

своим приказом призвать на действительную военную службу любого военнослужащего рядового или старшинского состава, уволенного в отставку.

(6) **Призыв на действительную военную службу с согласия военнослужащего.** Любой военнослужащий рядового или старшинского состава, уволенный в отставку, может быть назначен, с его личного согласия, на такую службу, которую он в состоянии нести, за исключением того, что ни один уволенный в отставку военнослужащий рядового или старшинского состава в возрасте шестидесяти двух лет и более не может быть призван на военную службу в мирное время.

(7) **Повторное увольнение отставного военнослужащего рядового или старшинского состава, получившего повышение на действительной службе.** Любой уволенный в отставку военнослужащий рядового или старшинского состава, призванный на действительную военную службу и во время прохождения такой службы повышенный в звании или категории путем представления к присвоению или присвоения ему постоянного или временного очередного звания или категории, при повторном увольнении со службы увольняется в самом высоком звании или категории с учетом присвоенных ему после призыва на действительную службу. В случае присвоения временного звания или категории, военнослужащий увольняется в звании или категории, самых высоких из тех, в которых военнослужащий служил удовлетворительно на действительной службе.

Статья А1.7 Денежное содержание, довольствие, награды и иные права и привилегии.

(А) **Полномочия по авансированию государственных средств личному составу Военно-Морских Сил.** В соответствии с директивами, издаваемыми Министром, Ко-

мандующий имеет право выдавать авансом государственные средства для покрытия расходов личного состава, выделенного для выполнения задач на берегу в связи с чрезвычайной обстановкой. Средства, авансированные указанным образом, не должны превышать предварительно рассчитанных действительных затрат, которые подлежат возмещению в соответствии с законом.

(Б) Иные права и привилегии.

(1) Продовольственное довольствие.

(а) Общие продовольственные деньги.

(i) Каждый военнослужащий вооруженных сил, имеющий право на основное денежное содержание, также имеет право и на суточные продовольственные деньги в соответствии с положениями настоящего пункта, если иное не предусмотрено законом.

(ii) Каждый военнослужащий рядового и старшинского состава имеет право на суточные продовольственные деньги, когда: не выдается продовольственный паек (натурой); разрешено столоваться отдельно; или при назначении на службу в связи с чрезвычайной обстановкой в такое место, где отсутствуют кухни-столовые [название государства].

(iii) Каждый офицер Военно-Морских Сил, имеющий право на основное денежное содержание, также имеет право и на суточные продовольственные деньги.

(iv) Министр издает директивы, регулирующие положения настоящего пункта.

(б) Продовольственные пайки или выдаваемые вместо них пайковые деньги.

(i) Военнослужащие рядового и старшинского состава Военно-Морских Сил обеспечиваются продовольственными пайками или выдаваемыми вместо них пайковыми деньгами в размере и в соответствии с правилами и ограничениями, предписанными Министром.

(ii) Деньги, выдаваемые вместо продовольственных пайков, выплачиваются в соответствии с директивами, издаваемыми Министром, по соответствующим талонам или платежным ведомостям военнослужащим, имеющим право на их получение, или должностным лицам, назначенным Президентом для ведения финансовых дел кухонь-столовых, к которым такие военнослужащие могут быть прикреплены на продовольственное довольствие.

(iii) Денежные средства, передаваемые назначенному должностному лицу для выплаты пайковых денег, могут храниться в общих или специальных банках-депозитариях для государственных денег или в любых банках, страхующих вклады своих клиентов. Расходование таких средств и отчетность за них производятся в соответствии с директивами, издаваемыми Министром.

(iv) Ни одно положение настоящего пункта не должно рассматриваться как изменение или модификация положений закона, относящихся к продовольственным деньгам для военнослужащих рядового и старшинского состава, за исключением того, что лицо, получающее продовольственные деньги, не имеет права на получение продовольственного пайка или выдаваемых вместо него пайковых денег.

(2) Квартирное довольствие.

(а) Служащий Военно-Морских Сил, имеющий право на основное денежное содержание, имеет право и на суточные квартирные деньги в соответствии с категорией по денежному содержанию, в которую

он включен или распределен для целей выплаты денежного содержания, по месячной норме, установленной Министром, если иное не предусмотрено законом.

(б) Служащий вооруженных сил, приписанный к государственным местам расквартирования [название государства] или жилым помещениям в ведении вооруженных сил, соответствующих его званию, должности или категории и пригодных для членов его семьи, если таковая имеется, не имеет права на суточные квартирные деньги, если иное не предусмотрено законом.

(в) Министр может принимать любые решения касательно положений настоящего пункта, в том числе определять, кто может быть отнесен к членам семьи или родственникам, а также может, исходя из обстоятельств, пересматривать и изменять любые из таких решений.

(3) **Медали и иные награды.** Командование Военно-Морских Сил может награждать медалями, призами, знаками отличия и денежными премиями отдельных военнослужащих или группы военнослужащих, в том числе резервистов Военно-Морских Сил, независимо от того, состояли ли они на действительной службе, за выдающиеся успехи на военно-морской службе; брать на себя расходы, необходимые для организации соревнований и состязаний между военнослужащими; а также награждать знаками отличия и наградными значками в петлице в признание особых заслуг, отличного поведения и при увольнении без лишения прав и привилегий.

Статья A1.8 Программа резерва.

(А) **Общие положения.** Военно-Морские Силы могут создавать в своем составе резервное подразделение, состоящее из квалифицированного персонала, временно назначаемого на те или иные должности для оказания содействия Военно-

Морским Силам в выполнении стоящих перед ними задач. Организация, управление, обучение и использование [Военно-Морского Резерва] осуществляется под руководством Командующего.

(Б) **Подготовка личного состава резерва.** Лица из категории личного состава, подлежащего мобилизации, к которой отнесены резервисты Военно-Морских Сил в списке личного состава Военно-Морских Сил (в целях мобилизации), несут службу в течение не менее 16 часов за каждый тридцатидневный период, которая засчитывается им в выслугу лет при выходе в отставку, но не дает права на получение пенсии.

(В) Штатная численность.

(1) Президент устанавливает штатную численность [Военно-Морского Резерва], если иное не предусмотрено законом.

(2) В соответствии с штатной численностью резерва, Командующий ежегодно определяет штатную численность по каждому воинскому званию, необходимую для удовлетворения мобилизационных требований. Без личного согласия резервиста, он не может быть понижен в звании по причине такого определения.

(Г) **Комиссии по резерву.** Командующий не реже одного раза в год созывает Комиссию по резервной политике, которая рассматривает, выносит рекомендации и отчитывается перед Министром по вопросам резервной политики. Не менее половины членов Комиссии должны быть офицерами резерва.

(Д) **Воинские звания и категории; военные полномочия; права и привилегии.** Воинские звания и категории военнослужащих резерва устанавливаются законом или правилами, регулирующими деятельность Военно-Морских Сил. Резервист на действительной военной службе или прохо-

дящий подготовку в рядах резерва имеет те же самые полномочия, права и привилегии в исполнении своих служебных обязанностей, что и военнослужащий регулярных Военно-Морских Сил в соответствующем звании или категории. Резервист на действительной службе, проходящий подготовку в рядах резерва, направляющийся к месту службы или возвращающийся с него, имеет те же права и привилегии (например, денежное содержание и довольствие, рассчитанные пропорционально времени, проведенному таким военнослужащим на действительной службе, а также военные поощрения и награды), возможности для повышения в звании и продвижении по службе, что и военнослужащий регулярных Военно-Морских Сил в том же звании или категории.

Статья А1.9 Общая политика.

(А) В соответствии с конкретными положениями в ежегодных законодательных актах об ассигнованиях, Командующий имеет право на расходование средств с целью предоставления личному составу Военно-Морских Сил возможности получения образования и обучения, необходимого для выполнения задач военно-морской службы. Осуществляя такие полномочия, Командующий должен:

(1) стараться всемерно повышать специальные и общепрофессиональные знания личного состава Военно-Морских Сил, обеспечивая регулярное проведение тренировок, занятий и учений, а также используя доступные береговые училища и учебные базы;

(2) поощрять и оказывать содействие военнослужащим Военно-Морских Сил, которые хотели бы повысить свои знания по специальным и общеобразовательным предметам;

(3) поощрять максимальное использование курсов заочного обучения и предоставлять практическое содействие и мате-

риально-технические средства для обучения личного состава, заинтересованного в таких курсах.

(Б) Расходы на обучение личного состава может включать затраты на приобретение таких предметов, как учебники, школьно-письменные принадлежности и другое оборудование для обучения.

Статья А1.10 Специальное обучение в установленных университетах. Личный состав Военно-Морских Сил может направляться для специального обучения в частных или государственных колледжах и университетах. Связанные с таким обучением расходы, в том числе плата за обучение, учебники, лабораторное оборудование и школьно-письменные принадлежности, Военно-Морские Силы могут взять на себя.

Статья А1.11 Участие в профессиональных встречах. Служащие Военно-Морских Сил могут быть направлены для участия во встречах технических, профессиональных, научных и иных сходных организаций с возмещением всех расходов, понесенных ими в связи с таким участием, по установленным законом нормам.

Статья А1.12 Общие полномочия по участию в международных программах военного образования и подготовки. Президент имеет право предоставлять военному и гражданскому персоналу соответствующих иностранных служб возможность получить военное образование и подготовку на предусмотренных им условиях, не противоречащих настоящей [главе] (но только если это достижимо на компенсационной основе). Такое образование и подготовка могут быть представлены посредством:

(А) посещения военно-учебных заведений и военно-подготовительных заведений в пределах [название государства] и за рубежом;

(Б) занятий на специальных курсах подготовки в военных училищах и иных учебных заведениях, а также в научно-исследовательских учреждениях в пределах [название государства] и за рубежом;

(В) наблюдательных и ознакомительных посещений военных объектов и связанных с ними учреждений в пределах [название государства] и за рубежом.

Далее, Президент имеет право на получение военного образования и подготовки, необходимых для повышения его ответственности за управление оборонными ресурсами и для укрепления уважения и понимания принципа гражданского контроля над вооруженными силами.

Статья А1.13 Связи с общественностью. Командующий разрабатывает такую политику и процедуры, которые должны укрепить поддержку Военно-Морских Сил со стороны общественности и наладить взаимопонимание между ними; держать общественность в курсе деятельности Военно-Морских Сил; а также держать личный состав Военно-Морских Сил в курсе планов, политики и мероприятий, проводимых командованием Военно-Морских Сил. Командующий имеет право и поощряет личный состав:

(А) сотрудничать со средствами массовой информации (газетами, журналами, телеграфными агентствами, телевидением и радио) и рекламными агентствами (выпускающими киноролики, афиши, плакаты);

(Б) развивать и поддерживать прочные отношения с жителями тех населенных пунктов, в которых действуют подразделения Военно-Морских Сил;

(В) принимать процедуры внутреннего распорядка, которые должны позволить постоянно держать в курсе служащих Военно-Морских Сил и членов их семей о:

(1) задачах, политических установках, решениях и действиях Военно-Морских Сил, а также их влиянии на служащих и членов их семей;

(2) своей значимости и ответственности за выполнение задач Военно-Морских Сил, а также своих обязанностях как граждан [название государства];

(3) правах и привилегиях служащих Военно-Морских Сил.

Б. СПИСОК ОСНОВНЫХ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫХ АКТОВ США, ПРИМЕНИМЫХ К ДЕЯТЕЛЬНОСТИ БЕРЕГОВОЙ ОХ- РАНЫ США

10 Свод законов США 101. Определяет термин «вооруженные силы» (два американских термина, соответствующих одному русскому - прим.пер.) как формирование, включающее в себя Береговую охрану, и термин «указанный Министр» как Министра транспорта в отношении всех вопросов, касающихся Береговой охраны в периоды, когда последняя не функционирует в составе Военно-Морского Флота.

10 Свод законов США 262. Устанавливает, что основное назначение резерва состоит в том, чтобы служить источником обученных подразделений для пополнения регулярных сил в случае войны, чрезвычайного положения в стране или для обеспечения национальной безопасности.

10 Свод законов США 651. Возлагает на каждое лицо, поступающее на службу в вооруженных силах (регулярную или в резерве), основанное на законе обязательство сроком от шести до восьми лет.

10 Свод законов США 672. В случае войны или чрезвычайного положения в стране, объявленного Конгрессом, наделяет Министра правом издавать приказ об обязательном призыва на действительную военную службу любого подразделения или военнослужащего резерва на весь период войны или чрезвычайного положения плюс шесть месяцев после их окончания. Также наделяет Министра правом оставлять на дополнительный срок службы любого военнослужащего резерва на добровольной основе.

10 Свод законов США 801-946. Содержат положения Единого свода военных законов,

применимые как к резервистам, так и к кадровым военнослужащим.

10 Свод законов США 938. Разрешает любому служащему Береговой охраны, который считает, что его непосредственный командир обошелся с ним несправедливо и не принял никаких мер к исправлению положения, обращаться с жалобой к любому вышестоящему офицеру.

10 Свод законов США 2571. Разрешает обмен имуществом и услугами между различными видами вооруженных сил.

14 Свод законов США 1. Устанавливает, что Береговая охрана является военной службой и одним из видов вооруженных сил.

14 Свод законов США 2. Детально описывает первоочередные обязанности Береговой охраны, в число которых входит поддержание личного состава в состоянии постоянной боевой готовности, так чтобы Береговая охрана могла успешно действовать во время войны как специализированная служба в составе Военно-Морских Сил. Устанавливает, что одной из основных задач Береговой охраны является контроль или содействие в контроле за соблюдением всех применимых федеральных правил и постановлений в открытом море или в водах, на которые распространяется юрисдикция США. Включает в число основных задач Береговой охраны установку, поддержание в исправности и управление навигационными знаками. Уточняет, что одной из главных обязанностей Береговой охраны является создание, развитие, техническое обслуживание и управление деятельностью спасательных служб и объектов с целью повышения безопасности

в открытом море и в водах, на которые распространяется юрисдикция США.

14 Свод законов США 3. Определяет статус Береговой охраны в отношении Военно-Морских Сил и устанавливает, что Береговая охрана является подразделением в составе Военно-Морских Сил при объявлении Президентом войны или по иному распоряжению Президента.

14 Свод законов США 4. Проясняет некоторые аспекты деятельности Береговой охраны как подразделения в составе Военно-Морских Сил.

14 Свод законов США 41-52. Устанавливают воинские звания и категории личного состава Береговой охраны и дают определение списка кандидатов на представление к присвоению очередного воинского звания для офицеров на действительной службе. Также содержат положения, относящиеся к штатной численности офицерского корпуса и к назначению и увольнению некоторых старших офицеров, в том числе Командующего.

14 Свод законов США 81. Наделяет Береговую охрану правом на создание, техническое обслуживание и управление морскими и электронными приборами, обслуживающими потребности как вооруженных сил, так и торговли в Соединенных Штатах в пределах вод над континентальным шельфом и в иных оговоренных местах.

14 Свод законов США 83. Запрещает сооружение, установку и техническое обслуживание навигационных знаков без разрешения Береговой охраны.

14 Свод законов США 84. Запрещает изменение, загораживание и умышленную порчу навигационных знаков, в также швартовку к ним судов.

14 Свод законов США 85. Разрешает Береговой охране регулировать яркость огней

и иных сигналов на стационарных и плавучих сооружениях на водах и над водами Соединенных Штатов и на сооружениях в открытом море, принадлежащих или управляемых лицами, подпадающими под юрисдикцию США.

14 Свод законов США 86. Разрешает Береговой охране отмечать надлежащими знаками затонувшие суда и иные препятствия, если их владельцы не сделали этого надлежащим образом.

14 Свод законов США 88. Разрешает Береговой охране предпринимать любые действия, необходимые для спасения и оказания помощи терпящим бедствие лицам, а также для защиты и спасения имущества. Предусматривает уголовные санкции за подачу ложных сигналов бедствия.

14 Свод законов США 89. Разрешает Береговой охране вступать на борт любого судна, на которое распространяется юрисдикция США или действие их законов, независимо от того, находится ли судно в открытом море или в водах, подпадающих под юрисдикцию США, для проведения осмотра, проверки, досмотра, обыска, задержания или ареста с целью предупреждения, выявления и пресечения нарушений законов и правил Соединенных Штатов.

14 Свод законов США 91. Разрешает Береговой охране контролировать постановку на якорь и передвижение судов в судоходных водах США с целью обеспечения безопасности кораблей Военно-Морских Сил США.

14 Свод законов США 92. Излагает общие полномочия Министра транспорта, касающиеся организации Береговой охраны и управления ею, разрешает учреждение районов Береговой охраны, обучение личного состава, закупку судов, береговых станций и т.д.

14 Свод законов США 93. Излагает общие полномочия Командующего.

14 Свод законов США 141. Разрешает Береговой охране использовать свой личный состав и объекты для оказания содействия другим федеральным органам управления и органам управления отдельных штатов по просьбе последних.

14 Свод законов США 143. Разрешает Береговой охране и ее старшинам действовать в качестве таможенных чиновников.

14 Свод законов США 144-145. Разрешают взаимодействие с Министерствами армии, Военно-Воздушных Сил и Военно-Морских Сил по определенным вопросам.

14 Свод законов США 211-214. Излагают требования к первоначальным назначениям постоянных офицеров, уорент-офицеров и временных офицеров Береговой охраны.

14 Свод законов США 251-262. Содержат положения, относящиеся к функциям, составу и порядку работы отборочных комиссий. Также содержат положения, касающиеся требований, предъявляемых к кандидатам на присвоение очередного воинского звания, и последствий для офицеров, не прошедших отбор. Указанные разделы относятся к кадровым офицерам и к офицерам резерва при оставлении их на дополнительный срок на действительной службе.

14 Свод законов США 271-277. Содержат общие требования, касающиеся повышения офицеров в воинском звании.

14 Свод законов США 281. Разрешает отменить решение о присвоении офицерского звания кадровому офицеру в течение первых трех лет его службы в таком офицерском звании.

14 Свод законов США 631. Разрешает Министру транспорта делегировать Командующему полномочия, касающиеся Берего-

вой охраны. Разрешает Министру транспорта передавать Командующему любые полномочия или обязанности, предоставленные Министру, по всем вопросам управления Береговой охраной.

14 Свод законов США 632. Разрешает Командующему осуществлять все полномочия и функции, предоставленные Береговой охране; производить назначения среди служащих Береговой охраны и делегировать им любые необходимые полномочия; издавать правила, приказы, распоряжения и инструкции по вопросам управления Береговой охраной.

14 Свод законов США 633. Разрешает Береговой охране издавать соответствующие директивы.

14 Свод законов США 634. Разрешает Командующему назначать Начальников портов.

14 Свод законов США 637. Разрешает Береговой охране останавливать суда, в том числе производить предупредительный выстрел и открывать огонь по судну, не желающему остановиться.

14 Свод законов США 641. Разрешает Береговой охране в определенных обстоятельствах избавляться от устаревших или ненужных материалов и продавать принадлежащее ей оборудование.

14 Свод законов США 642. Содержит положения, относящиеся к взысканию денежной компенсации за повреждение навигационных знаков.

14 Свод законов США 643. Разрешает Береговой охране предлагать и выплачивать денежное вознаграждение за предоставление информации, помогающей в задержании и осуждении лиц, мешающих работе навигационных знаков, или информации, ведущей

к нахождению или возвращению пропавшего навигационного знака.

14 Свод законов США 651. Требует, чтобы Командующий через Министра транспорта представлял ежегодные отчеты Конгрессу, касающиеся деятельности Береговой охраны и расходования выделенных ей средств.

14 Свод законов США 701-746. Содержат общие положения о резерве Береговой охраны.

16 Свод законов США 1801-1882. Разрешают Береговой охране (1861) совместно с другими ведомствами контролировать соблюдение законов США о рыболовстве, обычно на расстоянии до 200 морских миль от исходной линии, от которой производится отсчет ширины территориального моря.

16 Свод законов США 3371-3378. Разрешают Министру транспорта контролировать, наряду с другими инстанциями, незаконный промысел рыбы и иных диких животных, а также их частей и продуктов жизнедеятельности.

18 Свод законов США 111, 114. Уголовные положения, касающиеся нападения, сопротивления или создания помех офицерам или служащим рядового и старшинского состава Береговой охраны, находящимся при исполнении служебных обязанностей.

18 Свод законов США 201-203. Уголовные положения, касающиеся подкупа государственных должностных лиц.

18 Свод законов США 507. Уголовные положения, касающиеся подделки судовых документов.

18 Свод законов США 541-553. Различные уголовные положения, относящиеся к контролю за соблюдением таможенного законодательства.

18 Свод законов США 911-913. Уголовные положения, касающиеся выдачи себя за другое лицо.

18 Свод законов США 921-928. Уголовные положения, касающиеся огнестрельного оружия и опасных устройств.

18 Свод законов США 1001. Назначает уголовные санкции за ложное заявление, сделанное правительенному чиновнику.

18 Свод законов США 1071-1074. Уголовные положения, касающиеся лиц, скрывающихся от правосудия.

18 Свод законов США 1111-1117. Уголовные положения, касающиеся убийств, совершенных в пределах юрисдикции США.

18 Свод законов США 1201-1202. Уголовные положения, касающиеся похищения людей в пределах специальной юрисдикции по морским делам и территориальной юрисдикции США.

18 Свод законов США 1203. Уголовные положения, касающиеся захвата заложников на территории США или заложников из числа граждан США.

18 Свод законов США 1361-1364. Уголовные положения, касающиеся умышленной порчи государственного имущества в пределах специальной юрисдикции по морским делам и территориальной юрисдикции США, или вмешательства в международную торговую деятельность с применением насилия.

18 Свод законов США 1382. Уголовные положения, касающиеся незаконного вторжения на территорию военных, военно-морских объектов или объектов Береговой охраны.

18 Свод законов США 1423, 1424, 1426. Уголовные санкции за ненадлежащее ис-

пользование или копирование документов о гражданстве и натурализации.

18 Свод законов США 1651-1661. Уголовные положения, касающиеся пиратства.

18 Свод законов США 2151-2157. Уголовные положения, касающиеся вывода из строя в результате диверсии имущества, объектов или вспомогательного оборудования, необходимого для обеспечения национальной обороны.

18 Свод законов США 2197. Назначает уголовные санкции за подделку, изменение или неправомерное использование судовых патентов, лицензий и иной документации.

18 Свод законов США 2271-2279. Различные уголовные положения, касающиеся судоходства, в том числе порчи судов и незаконного вторжения на судно.

18 Свод законов США 2314. Уголовные положения, касающиеся перевозки похищенного имущества.

19 Свод законов США 1401. Разрешает офицерам и старшинам Береговой охраны действовать в качестве таможенных чиновников и определяет границы таможенной зоны.

19 Свод законов США 1431-1467. Устанавливают требования и предусматривают гражданско-правовые и уголовные санкции, касающиеся извещения судна о готовности к грузовым операциям, представления декларации о грузах и разгрузки судов.

19 Свод законов США 1581(a). Разрешает таможенным чиновникам вступать на борт судна и проверять грузовой манифест и другие документы, обыскивать судно и находящихся на нем лиц, а также применять силу при неподчинении приказам.

19 Свод законов США 1701-1711. Общие правоохранительные положения, дающие

Береговой охране особое разрешение на контроль за соблюдением директив по борьбе с контрабандой.

21 Свод законов США 841. Запрещает сознательное или преднамеренное распространение контролируемых веществ, а также хранение таких веществ с целью их распространения и предусматривает соответствующие санкции.

21 Свод законов США 844. Запрещает хранение контролируемых веществ и предусматривает соответствующие санкции.

21 Свод законов США 871-889. Содержат описание правоохранительных процедур и положения, касающиеся предотвращения злоупотребления наркотиками и контроля за ними.

21 Свод законов США 951-961. Директивы, относящиеся к ввозу и вывозу контролируемых веществ.

21 Свод законов США 952. Запрещает ввоз контролируемых веществ и наркотиков в США.

21 Свод законов США 955. Предусматривает незаконность хранения контролируемых веществ или наркотиков на борту судна.

22 Свод законов США 2347. Разрешает Президенту предоставлять иностранным военнослужащим и гражданскому персоналу возможность получить военное образование и подготовку в США.

31 Свод законов США 9701. Разрешает выплачивать вознаграждение за услуги и предметы, предоставленные правительством.

33 Свод законов США 151(a). Разрешает главе того министерства, в рамках которого функционирует Береговая охрана, устанавливать надлежащие и легко опознаваемые демаркационные линии, отделяющие рай-

оны открытого моря от гаваней, рек и иных внутренних вод США с целью определения применимости особых навигационных правил взамен Международных правил по предотвращению столкновений в море.

33 Свод законов США 406. Уголовные санкции за незаконное сооружение мостов или нарушения соответствующих правил и директив.

33 Свод законов США 407. Запрещает захоронение отходов в судоходных водах США.

33 Свод законов США 409-410. Требуют, чтобы владелец, наниматель или лицо, управлявшее затонувшим судном, отметило местоположение такого судна в море в ожидании его подъема. Запрещает создание помех судоходству.

33 Свод законов США 411. Трактует как уголовное преступление ненадлежащее использование или повреждение портовых сооружений.

33 Свод законов США 412. Разрешает наложение уголовно-гражданских и иных санкций на капитанов или лоцманов судов, преднамеренно использованных для нанесения повреждений портовым сооружениям или для блокирования каналов либо иных водных путей.

33 Свод законов США 471. Наделяет Береговую охрану общими полномочиями по определению и установлению мест якорной стоянки, а также по изданию соответствующих директив.

33 Свод законов США 472. Наделяет Береговую охрану общими полномочиями по разметке якорных стоянок.

33 Свод законов США 491-498. В общем случае требуют предварительного согласования местоположения и утверждения планов строительства мостов; содержат крите-

рии, при соответствии которым разрешения Береговой охраны на сооружение мостов не требуются; снос или изменение мостов, препятствующих движению судов; требование оборудования мостов навигационными огнями; гражданско-правовые и уголовные санкции за неправомерное сооружение мостов и нарушение соответствующих директив.

33 Свод законов США 499. Предусматривает регулирование разводных мостов и управление ими, гражданско-правовые и уголовные санкции за нарушение соответствующих постановлений и за действия, ведущие к ненужному разводу моста.

33 Свод законов США 502. Наделяет Береговую охрану правом издавать распоряжения об изменении конструкции мостов, создающих помехи судоходству, и устанавливает гражданско-правовые и уголовные санкции за отказ изменить конструкцию моста, создающего помехи судоходству, или за неспособность содержать мосты и управлять ими надлежащим образом.

33 Свод законов США 511-524. Разрешают изменение конструкции мостов, которые были признаны неоправданными препятствиями для судоходства, и участие федерального правительства в расходах от возросшего потока судов, который должен явиться следствием такого изменения.

33 Свод законов США 533. Гражданско-правовые и уголовные санкции за нарушение законных приказов, касающихся содержания и управления мостами.

33 Свод законов США 535-535 (i). В общем случае требуют предварительного согласования местоположения и утверждения планов строительства международных мостов.

33 Свод законов США 1223. Разрешает Береговой охране управлять службой движения судов в любом порту или ином мес-

те, подпадающем под юрисдикцию США, а также создавать, управлять, обслуживать, совершенствовать или расширять сферы службы движения судов, основная цель которых заключается в осуществлении мер по надзору или контролю за движением судов и по защите судоходства и морской среды. Такие меры могут включать, но совсем не обязательно сводятся к требованиям по представлению сведений о судне, команде и грузе и по управлению судном, к работе систем наблюдения и связи, прокладки маршрута и определения фарватеров. Разрешает Министру транспорта требовать, чтобы судно заранее извещало портовые власти о своем прибытии и передвигалось или вставало на якорь в соответствии с указаниями (приказами Коменданта порта). Разрешает Береговой охране руководить постановкой судна на якорь, если последнее не соответствует требованиям существующих директив, условиям входа в порт или представляет угрозу для безопасности.

33 Свод законов США 1225. Разрешает Министру транспорта устанавливать порядок обращения с нефтью и опасными материалами, требования к безопасности оборудования и зонам безопасности.

33 Свод законов США 1226. Разрешает Министру транспорта принимать меры по предотвращению или борьбе с террористическими актами, направленными против судов и береговых объектов.

33 Свод законов США 1228. Разрешает Министру транспорта давать временное разрешение на вход в судоходные воды США судам, состояние которых не отвечает требованиям безопасности и охраны окружающей среды.

33 Свод законов США 1254(i) и 1254 (j). Разрешают Береговой охране сотрудничать с Агентством по охране окружающей среды в проведении исследований, касающихся устранения, предупреждения, контроля и

ликвидации загрязнения нефтью и иными опасными веществами; разрешают Береговой охране проводить исследования, касающиеся оборудования для приемки, хранения, обработки или сброса отходов человеческой деятельности с судов, с уделением особого внимания прогулочным судам.

33 Свод законов США 1321. Позволяет отказывать в выдаче таможенного сертификата, разрешающего выход судна из порта, если какой-либо судовладелец, судоводитель или лицо, командающее судном, подлежит или предположительно подлежит гражданско-правовой санкции в связи с загрязнением воды. Настоящий закон также запрещает сброс нефти или оговоренных опасных веществ в судоходные воды США, в прилегающей береговой полосе, в водах прилежащей зоны или в водах, управление которыми находится в исключительной компетенции США. Также разрешает Береговой охране издавать и обеспечивать соблюдение директив по предотвращению загрязнения, назначать наказания за незаконный сброс нефти и опасных веществ и за нарушение директив по предотвращению и устраниению загрязнения, требует предварительного уведомления о предполагаемых сбросах и предусматривает создание Национальной системы реагирования и Национального плана готовности к непредвиденным обстоятельствам с целью управления деятельностью частных лиц и федеральных властей, занимающихся устранением последствий сбросов.

33 Свод законов США 1441-1442. Требуют от Министра торговли координирования с Береговой охраной действий по контролю и исследованию сбросов в океан.

33 Свод законов США 1471-1487. Разрешают Береговой охране осуществлять вмешательство в открытом море, если авария судна создает серьезную и неизбежную опасность для береговой полосы или связанных с этим интересов США вследствие

загрязнения нефтью или иными опасными веществами, а также угрозу такого загрязнения.

33 Свод законов США 1501-1524. В общем случае разрешают регулирование глубоководных портов; излагают административные и другие критерии; устанавливают ответственность и санкции.

33 Свод законов США 1601-1608. Принимают международные Правила предотвращения столкновения судов в море 1972 года и разрешают Береговой охране издавать и обеспечивать соблюдение директив, направленных на выполнение указанных Правил.

33 Свод законов США 1901-1912. Предусматривают меры по выполнению Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года с учетом изменений, внесенных в нее Протоколом 1978 года.

33 Свод законов США 2001-2073. Устанавливают правила, относящиеся к плаванию любых судов в пределах внутренних вод США.

33 Свод законов США 2761. Создает межведомственный комитет (в состав которого входят представители Министерства транспорта, в том числе Береговой охраны) для координации всеобъемлющей программы исследований в области загрязнения нефтью, развития технологий и их демонстрации другим федеральным ведомствам, в сотрудничестве и взаимодействии с промышленностью, университетами, научно-исследовательскими институтами, правительствами отдельных штатов и другими странами, а также для развития рентабельных исследовательских механизмов, в том числе совместного финансирования исследований.

42 Свод законов США 9603. Требует предварительного уведомления о сбросах химических или опасных веществ и преду-

сматривает гражданско-правовые и уголовные санкции за непредставление указанного уведомления.

42 Свод законов США 9606. Разрешает издание распоряжений, направленных на защиту здоровья и благосостояния населения, а также на защиту окружающей среды от неизбежной и существенной опасности вследствие действительных или грозящих сбросов опасных веществ (как определено в 42 Свод законов США 9601-9675).

42 Свод законов США 9608. Позволяет отказывать в выдаче разрешения на вход в порт любому судну или задерживать такое судно, если оно не предъявляет свидетельство о финансовой ответственности.

43 Свод законов США 1333. Разрешает Береговой охране издавать и обеспечивать соблюдение директив в отношении огней и других сигнальных устройств, спасательных средств и иных вопросов, касающихся повышения безопасности жизни и имущества на искусственных островах и стационарных сооружениях на внешнем континентальном шельфе.

43 Свод законов США 1356. Поручает Береговой охране издавать директивы, требующие, чтобы любое судно, буровая вышка, платформа или иное плавучее средство или сооружение на внешнем континентальном шельфе отвечало установленным Береговой охраной минимальным стандартам с точки зрения его проектирования, строительства, изменения, комплектования рабочей силой или ремонта.

46 Приложение к Своду законов США 676-677. Требует от капитана судна составления списка экипажа и его представления по надлежащему требованию; устанавливает требования, касающиеся представления документации, в том числе судового коллективного договора (между капитаном и экипажем судна).

46 Приложение к Своду законов США 802. Уточняет, когда корпорация, товарищество или ассоциация считаются для определенных целей гражданами США.

46 Приложение к Своду законов США 808. Разрешает Береговой охране регистрировать суда, приобретенные, зафрахтованные или арендованные у Министерства транспорта. Накладывает ограничения на продажу, передачу, фрахтование или залог зарегистрированного в США судна иностранному гражданину.

46 Приложение к Своду законов США 835-840. Устанавливает требования к документации на продажу или иную передачу судна и предусматривает уголовные санкции за искажение требуемой информации.

46 Приложение к Своду законов США 883-1. Предусматривает, что определенные корпорации могут рассматриваться как граждане США при применении положений о регистрации судов в отношении каботажного судоходства и каботажной торговли.

46 Приложение к Своду законов США 911-941. Предписывает порядок ведения документации, требования к уведомлениям и технические положения, касающиеся за-кладных на суда, привилегированных за-кладных на суда и уведомлений о существовании претензий и залоговых прав в отношении судов.

46 Приложение к Своду законов США 961. Оговаривает условия, в которых Береговая охрана должна удерживать предъявленные для проверки судовые документы.

46 Приложение к Своду законов США 1901-1904. Запрещает сознательное или преднамеренное производство любых контролируемых веществ, их распространение или хранение с целью распространения любым лицом на борту судна США, а также американским гражданином на борту любо-

го судна или любым лицом на борту судна без национальности; запрещает ввоз таких веществ любым лицом.

46 Свод законов США 2103. Предоставляет Министру транспорта право осуществлять надзор за торговым флотом и его служащими, а также контролировать соблюдение директив, относящихся к судам и морякам торгового флота.

46 Свод законов США 2104. Предоставляет Министру транспорта право делегировать свои обязанности служащим Береговой охраны и, в некоторых обстоятельствах, чиновникам Таможенной службы.

46 Свод законов США 2107-2108. Предусматривают порядок наложения гражданско-правовых санкций за нарушение законов или правил безопасности мореплавания.

46 Свод законов США 2302. Разрешает Береговой охране привлекать к судебной ответственности судоводителя за небрежность или преступную небрежность при управлении судном, а также управление судном в состоянии интоксикации; разрешает Береговой охране устанавливать стандарты, на основании которых судоводитель может считаться находящимся в состоянии интоксикации.

46 Свод законов США 2305. Предоставляет окружным судам США право запрещать небрежное управление судном.

46 Свод законов США 3301-3318. Содержат общие требования по проверке судов.

46 Свод законов США 3301-3302. Перечисляют категории судов, подлежащих проверке, и судов, освобожденных от проверки.

46 Свод законов США 3303. Предусматривает применение принципа законодательной взаимности для иностранных судов, за исключением наливных судов, и признает концепцию признания судом силы ино-

сторонних законов в порядке вежливости в отношении правил проверки судов, установленных другими государствами и сходных с соответствующими правилами США.

46 Свод законов США 3305. Устанавливает круг обязанностей и полномочий Береговой охраны в отношении проверки судов.

46 Свод законов США 3306. Устанавливает полномочия по изданию правил и постановлений, касающихся проверки судов и выдачи свидетельства о проверке.

46 Свод законов США 3307. Требует, чтобы каждое подлежащее проверке судно проходило первоначальную проверку до того, как оно будет спущено на воду, и регулярные повторные проверки с целью убедиться в том, что судно по-прежнему отвечает всем предъявляемым к нему требованиям.

46 Свод законов США 3308. Разрешает дополнительный осмотр судна с целью обеспечения его соответствия всем правилам и постановлениям, касающимся проверки судов, и требует, чтобы морякам были предоставлены жилые помещения и каюты, оборудованные надлежащим образом.

46 Свод законов США 3309-3312. Требуют выдачи свидетельств о проверке судам, соответствующим всем требованиям, установленным законами и постановлениями; запрещают управление подлежащим проверке судном, если оно не имеет свидетельства о проверке, и предусматривают предъявление свидетельства о проверке по надлежащему требованию.

46 Свод законов США 3313. Требует соблюдения условий, предусмотренных свидетельством о проверке, предусматривает процедуры по устранению выявленных несоответствий и основания для отзыва свидетельства о проверке.

46 Свод законов США 3314. Устанавливает порядок пользования судном, срок свидетельства о проверке которого истекает, когда судно находится в иностранном плавании.

46 Свод законов США 3315. Требует от имеющих соответствующие патенты лиц содействия властям, осуществляющим проверку судна, и запрещает последним раскрывать такой источник информации.

46 Свод законов США 3316. Разрешает Министру транспорта делегировать полномочия по проверке и осмотру судов Американскому бюро судоходства и иным квалификационным организациям со сходными функциями. Разрешает Береговой охране полагаться на отчеты, документы и свидетельства, выдаваемые судам Американским бюро судоходства или иными сходными квалификационными организациями США.

46 Свод законов США 3317. Разрешает Министру транспорта устанавливать оплату за проверку малых пассажирских судов и судов, принадлежащих школам парусного плавания, и требует от судовладельцев возмещения издержек Министра, связанных с его иностранным плаванием для выяснения спорных обстоятельств, касающихся данного судна.

46 Свод законов США 3318. Предусматривает санкции за нарушение правил и постановлений, касающихся проверки судов.

46 Свод законов США 3501-3506. Содержат дополнительные требования к судам, перевозящим пассажиров, в том числе устанавливают разрешенное число пассажиров для каждого типа судна.

46 Свод законов США 3703. Предоставляет полномочия по изданию постановлений, касающихся наливных судов.

46 Свод законов США 3703(а). Требует постепенного ввода в эксплуатацию наливных судов с двойным корпусом.

46 Свод законов США 3705-3708. Устанавливают минимальные стандарты для различных классов наливных судов, в том числе стандартов в отношении их конструкции, оснащения, систем изолированного балласта и инертного газа.

46 Свод законов США 3710-3711. Требуют от наливных судов, в том числе иностранных, предоставления доказательств соблюдения применимых правил и постановлений.

46 Свод законов США 3713. Перечисляет некоторые запрещенные действия, такие как отказ в разрешении на проведение проверки или управление судном в нарушение требований, касающихся проверки наливных судов.

46 Свод законов США 3901-3902. Содержат дополнительные требования к судам, перевозящим животных; разрешают Министру сельского хозяйства издавать правила в отношении необходимой площади, вентиляции и другие требования.

46 Свод законов США 4101-4106. Требуют, чтобы не подлежащие проверке суда соблюдали минимальные требования в отношении спасательных средств и конструктивных ограничений. Такие требования применимы к не подлежащим проверке судам, плавающим в судоходных водах США, и к не подлежащим проверке судам, принадлежащим какому-либо лицу в США и плавающим в открытом море.

46 Свод законов США 4302. Требует, чтобы прогулочные суда соблюдали минимальные требования в отношении спасательных средств и конструктивных ограничений.

46 Свод законов США 4308. Представляет право управлять движением прогулочного судна, состояние которого представляется

небезопасным, в том числе потребовать от него возвращения к месту якорной стоянки вплоть до устранения выявленных неполадок.

46 Свод законов США 4501-4507. Предусматривают регулирование некоторых не подлежащих проверке рыболовецких, рыбобрабатывающих судов и плавучих баз.

46 Свод законов США 5113. Разрешает отдавать приказы о задержании судов, намеревающихся выйти из порта США в нарушение требований о грузовых марках (46 Свод законов США 5101-5116) или постановлений, изданных на их основании.

46 Свод законов США 6101. Предусматривает обязательное сообщение о морских авариях и иных происшествиях с участием судов флага США, имеющих место в любой точке земного шара, а также авариях и иных происшествиях с судами флага иностранных государств, плавающими в судоходных водах США.

46 Свод законов США 6102. Требует от Министра транспорта издания правил и постановлений, регулирующих единую систему представления сообщений о морских авариях.

46 Свод законов США 6103. Предусматривает наложение гражданско-правовых санкций на любого судовладельца, фрахтователя, судоводителя, представителя судовладельца, капитана или лица, ответственное за судно, в случае несообщения ими о морских авариях или иных происшествиях в соответствии с 46 Свод законов США 6101.

46 Свод законов США 6301. Устанавливает предметный охват и рамки расследований, проводимых в связи с морскими авариями и иными происшествиями.

46 Свод законов США 6302. Предусматривает открытый характер расследований, если только не ожидается получение свиде-

тельств, затрагивающих национальную безопасность США.

46 Свод законов США 6304. Наделяет должностное лицо, проводящее расследование морской аварии, необходимыми полномочиями по вызову в суд, с тем чтобы оно могло обеспечить явку свидетелей длядачи свидетельских показаний и представление доказательств. Также разрешает окружным судам США требовать явки в суд при получении соответствующей повестки.

46 Свод законов США 7101. Разрешает выдачу патентов капитанам, помощникам капитана, лоцманам, механикам, судоводителям и офицерам радиосвязи, а также издание правил и постановлений, касающихся таких патентов. Разрешает выдачу регистрационных свидетельств начальникам хозяйственной части, врачам и медицинским сестрам.

46 Свод законов США 7102. Требует, чтобы любой держатель патента или регистрационного свидетельства на зарегистрированном судне являлся гражданином США.

46 Свод законов США 7106-7109. Устанавливают предельный срок, в течение которого действительны патенты и регистрационные свидетельства; предусматривают автоматическое прекращение действия этих документов в некоторых обстоятельствах; разрешают возобновление патентов и свидетельств; разрешают проверку подателей заявления на возобновление патента или свидетельства на предмет их участия в преступной деятельности.

46 Свод законов США 7110. Требует от держателей патентов держать их на видном месте на своем судне.

46 Свод законов США 7114. Разрешает взимание разумной платы за выдачу патентов, касающихся малых пассажирских судов и судов, принадлежащих школам парусного плавания.

46 Свод законов США 7306-7311. Устанавливают минимальные общие и служебные требования, предъявляемые к различным категориям дееспособных моряков.

46 Свод законов США 7312. Устанавливает процентное соотношение дееспособных моряков разных категорий, требуемое на судах различных классов.

46 Свод законов США 7701. Определяет назначение процедур приостановления и отзыва патентов и свидетельств, призванных повысить безопасность в море, и предоставляет регулятивные полномочия в данной области.

46 Свод законов США 7703. Предоставляет основания для приостановления или отзыва патента, свидетельства или иного документа.

46 Свод законов США 8301-8304. Предусматривают минимальное количество имеющих патент лиц, в том числе капитанов, для определенных судов США; предусматривают создание отделов по управлению персоналом (в состав которого входят медицинский и хозяйственный подотделы); накладывают ограничения на службу в соответствии с определенными патентами; обеспечивают выполнение Конвенции по выдаче патентов на офицерское звание 1936 года.

46 Свод законов США 8501-8503. Разрешают Береговой охране требовать, чтобы суда, занимающиеся международной торговлей, прибегали к услугам федерального лоцмана при нахождении в судоходных водах США.

46 Свод законов США 8901-8906. Предусматривают комплектование экипажем грузовых судов, малых пассажирских судов, не подлежащих проверке пассажирских судов и буксирных судов, а также устанавливают

некоторые льготы и санкции за нарушение соответствующих положений.

46 Свод законов США 9101. Устанавливает нормы комплектования экипажем некоторых иностранных наливных судов, перевозящих нефть или опасные вещества в судоходных водах США.

46 Свод законов США 9102. Устанавливает нормы комплектования экипажем наливных судов США.

46 Свод законов США 10301-10321. Определяют порядок найма на службу и увольнения моряков на период заграничного и большого каботажного плавания.

46 Свод законов США 10501-10509. Определяют порядок найма на службу и увольнения моряков на период каботажного плавания.

46 Свод законов США 10701-10711. Предписывают порядок распоряжения личным имуществом умершего моряка.

46 Свод законов США 11101-11112. Предусматривают различные меры, направленные на охрану здоровья и обеспечение быта моряков, а также налагаются гражданско-правовые санкции за их невыполнение. Также дают капитану судна право на удержание жалованья членов экипажа.

46 Свод законов США 11301-11303. Требуют от капитанов судов ведения официального журнала учета с внесением в него конкретных записей.

46 Свод законов США 11501-11507. Определяют правонарушения моряков и налагаемые за них санкции; предусматривают контроль за осуществлением соответствующих решений о лишении прав и должности.

46 Свод законов США 12101-12122. Наделяют Береговую охрану правом выдавать судовые документы и управлять ведением

судовой документации по каждой категории судов.

46 Свод законов США 12111. Оговаривает условия, при которых судовой патент или документация могут бытьдержаны или объявлены недействительными.

46 Свод законов США 12301-12309. Разрешают Министру транспорта создавать и поддерживать систему присвоения номеров судам.

46 Свод законов США 14101-14702. Определяют основные полномочия Береговой охраны по обмеру судов различных классов и уточняют конкретные особенности каждого применяемого метода обмера.

49 Приложение к Своду законов США 1801-1819. В общем случае разрешает регулирование перевозок опасных материалов в коммерческих целях.

50 Свод законов США 191-195. Предусматривают, что в случае объявления чрезвычайного положения в стране или заключения Президента о существующей угрозе для национальной безопасности, Береговая охрана может обеспечивать соблюдение постановлений, касающихся передвижения судов или их стоянки на якоре в пределах территориальных вод США. В случае непослушания, судно может быть задержано и конфисковано, а его капитан и команда могут быть приговорены к уплате штрафа или к тюремному заключению.

50 Свод законов США 192. Разрешает задержание и конфискацию судна, назначение штрафа или тюремного заключения за несоблюдение распоряжений или приказов Береговой охраны в период чрезвычайного положения в стране.

В. КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ КОНВЕНЦИЙ МЕЖДУНАРОДНОЙ МОРСКОЙ ОРГАНИЗАЦИИ (ИМО)

Следующие ниже материалы были напечатаны с разрешения Международной морской организации.

Международные конвенции

- Принятие
- Вступление в силу
- Поправки
- Контроль за соблюдением

Безопасность мореплавания

- Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (SOLAS), 1960 и 1974
- Международная конвенция по грузовым маркам (LL), 1966
- Соглашение о пассажирских судах, совершающих специальные рейсы (SPT), 1971
- Конвенция о международных правилах предотвращения столкновения судов в море (COLREG), 1972
- Международная конвенция по безопасности контейнеров (CSC), 1972
- Конвенция о Международной организации морской спутниковой связи (INMARSAT), 1976
- Международная конвенция о безопасности рыболовецких судов, принятая в Торремолиносе (SFV), 1977
- Международная конвенция по стандартам подготовки, аттестации и несения вахтенной службы для моряков (STCW), 1978
- Международная конвенция по поиску и спасению на море (SAR), 1979

Загрязнение морской среды

- Международная конвенция по предотвращению загрязнения моря нефтью (OILPOL), 1954
- Конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов (LDC), 1972
- Международная конвенция по предотвращению загрязнения моря с судов, 1973, с учетом поправок, внесенных в нее в соответствии с Протоколом 1978 года (MARPOL 73/78)
- Международная конвенция о вмешательстве в открытом море в случае аварий, приводящих к загрязнению нефтью (INTERVENTION), 1969
- Международная конвенция по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству (OPRC), 1990

Ответственность и компенсация

- Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью (CLC), 1969
- Международная конвенция о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью (FUND), 1971

B. Конвенция международной морской организации (ИМО)

- Конвенция о гражданской ответственности в области морской перевозки ядерных материалов (NUCLEAR), 1971
- Афинская конвенция о перевозке морем пассажиров и их багажа (PAL), 1974
- Конвенция об ограничении ответственности по морским искам (LLMC), 1976

Другие вопросы

- Конвенция по облегчению международного морского движения (FAL), 1965
- Международная конвенция по обмеру вместимости кораблей (TONNAGE), 1969
- Конвенция по борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности мореплавания (SUA), 1988
- Протокол по борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе (SUAPROT), 1988
- Международная конвенция о спасении на море (SALVAGE), 1989

Международные конвенции

Промышленная революция XVIII и XIX столетий и, как следствие, бурный рост международной торговли привели к принятию ряда международных договоров о судоходстве, в том числе о безопасности судоходства. Предметами этих договоров являлись обмер вместимости, предотвращение столкновений, сигнализация и другие вопросы.

К концу XIX столетия было даже высказано предложение о создании постоянного международного морского органа, который бы занимался указанными вопросами, а также теми, которые могли бы возникнуть в будущем. Этот план не был осуществлен, но международное сотрудничество продолжалось и в XX столетии, в течение которого были приняты договоры, еще более международные по своему содержанию и охвату.

К тому моменту, когда в 1958 году родилась Международная морская организация (ИМО), уже было разработано несколько важных международных конвенций*, в том числе Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1948 года, Международная конвенция по предотвращению загрязнения моря нефтью 1954 года и договоры, касающиеся грузовых марок и предотвращения столкновений на море.

* Подавляющее большинство договорных документов, принятых под эгидой ИМО, называются «конвенциями». Некоторые из них называются «протоколами» или «соглашениями». Термин «конвенция» используется в настоящей публикации по отношению ко всем перечисленным договорным документам.

На ИМО была возложена ответственность за то, чтобы большая часть указанных конвенций постоянно обновлялись. Перед этой организацией также была поставлена задача по разработке новых конвенций по мере возникновения необходимости.

Создание ИМО совпало по времени с периодом огромных по масштабу изменений в мировом судоходстве, и Организация с момента своего создания оказалась плотно загружена работой по разработке новых конвенций и приведению существующих конвенций в соответствие с изменениями в судовых технологиях. Сейчас на счету ИМО уже 35 международных конвенций и соглашений, не считая многочисленных протоколов и поправок.

Принятие конвенции

Принятие конвенции является частью процесса, в котором ИМО как организация принимает наиболее активное участие. В состав ИМО входят шесть основных органов, занимающихся принятием и осуществлением конвенций. Главными органами являются Ассамблея и Совет, остальные четыре органа - это комитеты: Комитет по безопасности мореплавания, Комитет по охране морской среды, Комитет по правовым вопросам и Комитет по облегчению международного судоходства. Достижения в области судоходства и связанных с ним отраслях выносятся на обсуждение стран-членов ИМО, представленных в этих органах, и вопрос о необходимости новой конвенции или внесения поправок в уже существующие конвенции может быть поднят в любом из них.

Обычно предложение первоначально выдвигается в рамках одного из комитетов, поскольку комитеты собираются чаще, чем главные органы ИМО. Если члены

В. Конвенция международной морской организации (ИМО)

комитета пришли к соглашению, предложение передается в Совет и, при необходимости, в Ассамблею.

Если Ассамблея или Совет, в зависимости от конкретного случая, санкционирует продолжение работы в данном направлении, выдвинувший предложение комитет рассматривает его более подробно и в итоге разрабатывает проект документа. В некоторых случаях, рассматриваемый вопрос может быть передан для более детальной разработки в специализированный подкомитет.

Работа в комитетах и подкомитетах ведется представителями стран-членов Организации. Эти органы всегда открыты для советов со стороны межправительственных и международных неправительственных организаций, поддерживающих рабочие взаимоотношения с ИМО. Многие такие организации имеют непосредственный опыт в различных вопросах, рассматриваемых ИМО, и поэтому могут оказаться крайне полезными с точки зрения практического содействия Организации.

Согласованный проект конвенции передается на рассмотрение Совета и Ассамблей вместе с рекомендацией о созыве конференции для обсуждения проекта и его официального принятия.

Приглашения для участия в такой конференции направляются всем странам-членам ИМО, а также всем государствам, входящим в Организацию Объединенных Наций или в любое из ее специализированных учреждений. Таким образом, эти конференции действительно являются всемирными конференциями, открытыми для всех правительств, которые обычно участвуют в конференциях ООН.

Все правительства принимают участие в конференциях ИМО на равных основаниях. Кроме того, организациям, входящим в

систему ООН, и организациям, поддерживающим официальные взаимоотношения с ИМО, предлагается направлять своих наблюдателей на такие конференции, чтобы они могли давать советы представителям правительств, основываясь на своем опыте и знаниях.

Прежде чем откроется конференция, проект конвенции раздается всем приглашенным правительствам и организациям, чтобы они могли высказать свои замечания по нему. После этого проект конвенции, вместе с замечаниями правительств и заинтересованных организаций, досконально изучается участниками конференции, и в него вносятся изменения для того, чтобы сделать проект приемлемым для всех или большинства присутствующих правительств. Затем согласованная таким образом конвенция принимается конференцией и передается Генеральному секретарю как депозитарию конвенции, который направляет ее копии правительствам. Конвенция открывается для подписи государствами, обычно в течение 12-месячного периода. Государства, подписавшие конвенцию, могут ратифицировать или признать указанную конвенцию, в то время как не подписавшие конвенцию государства могут к ней присоединиться.

На разработку и принятие конвенции в ИМО может потребоваться несколько лет, хотя в некоторых случаях, когда требуется быстрое реагирование в условиях чрезвычайной ситуации, правительства с готовностью соглашались существенно ускорить описанный процесс.

Вступление в силу

Принятием конвенции завершается всего лишь первый этап долгого процесса. Прежде чем конвенция вступит в силу, т.е. прежде чем она станет обязательной для

всехratифицировавших ее правительства, указанная конвенция должна быть официально признана отдельными государствами.

Каждая конвенция содержит положения, оговаривающие условия, при которых данная конвенция может вступить в силу. Такие условия могут быть самыми разными, но, в общем случае, чем более важным и сложным является документ, тем более строгие условия должны быть соблюдены для его вступления в силу. Например, Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года предусматривала, что для ее вступления в силу требуется признание этой конвенции 25 государствами, на долю которых приходится не менее 50% валовой регистровой вместимости всех торговых флотов земного шара. Для вступления в силу Международной конвенции по обмеру вместимости судов 1969 года требовалось признание 25 государствами, чьи торговые флоты в совокупности представляли не менее 65% суммарной мировой вместимости всех торговых флотов.

После того как выполнены все соответствующие условия, конвенция вступает в силу и является обязательной для всех признавших ее государств, обычно после некоторой отсрочки, которая должна дать государствам время для принятия необходимых мер по осуществлению указанной конвенции.

В случае конвенций, затрагивающих интересы всего нескольких государств и касающихся менее сложных вопросов, их вступление в силу может быть обусловлено менее строгими требованиями. Например, Конвенция о гражданской ответственности в области морской перевозки ядерных материалов 1971 года вступила в силу через 90 дней после ее признания пятью государствами; Соглашение о пас-

ажирских судах, 1971, совершающих специальные рейсы, вступило в силу через шесть месяцев после его признания тремя государствами (в том числе двумя, суда или граждане которых совершали специальные рейсы).

В случае важных технических конвенций представляется чрезвычайно важным, чтобы они были признаны и применялись значительной частью судоходного сообщества. Следовательно, следует стремиться к тому, чтобы по вступлении в силу такие конвенции были применимы как можно к большему числу морских государств. В противном случае они скорее запутают, чем прояснят практические вопросы судоходства, так как их положения не будут распространяться на значительную часть судов, для регулирования деятельности которых они были изначально предназначены.

Признание конвенции не означает простой передачи официального документа его депозитарию. Если правительство признает какую-либо конвенцию, это накладывает на него обязательства по принятию мер, предусматриваемых такой конвенцией. Очень часто приходится приводить в соответствие с положениями конвенции уже существующие национальные законы или принимать новые. В некоторых случаях для выполнения конвенции необходимо создание особых средств и сооружений; обучение или назначение инспекторов для осуществления предусмотренных конвенцией функций; уведомление судовладельцев, судостроителей и других заинтересованных сторон с тем, чтобы они могли принимать в учет положения конвенции при планировании своих будущих действий.

В настоящее время конвенции ИМО вступают в силу в среднем через пять лет после их принятия. Большая часть этих до-

кументов либо уже считаются действующими, либо должны вступить в силу в ближайшее время, так как соответствующие условия уже практически выполнены.

Внесение поправок

В наше время технология и техника судоходства развиваются ускоренными темпами. В результате, международное сообщество нуждается не только в принятии новых конвенций, но и в обновлении уже существующих. Например, с момента вступления в силу в 1965 году Конвенции по охране человеческой жизни на море 1960 года, поправки вносились в нее шесть раз - в 1966, 1967, 1968, 1969, 1971 и 1973 годах. В 1974 году была принята совершенно новая редакция конвенции, которая вобрала в себя все перечисленные поправки (и другие менее существенные изменения), после чего неоднократно изменялась сама (в 1978, 1981, 1983, 1988, 1990 и 1991 годах).

В ранних конвенциях поправки вступали в силу только после признания их определенным процентом договаривающихся сторон, обычно двумя третями таких государств. В общем случае это означало, что для внесения изменений и дополнений в конвенцию требовалось их признание большим числом государств, чем для вступления в силу первоначальной конвенции, особенно при участии в конвенции большого количества государств.

На практике, требование о признании поправок определенной процентной долей государств, участвующих в конвенции, ведет к существенным задержкам в приведении их в действие. Чтобы исправить такое положение, ИМО разработала новую процедуру для внесения поправок. Эта процедура уже была применена в случае таких конвенций, как Конвенция о меж-

дународных правилах предотвращения столкновения судов в море 1972 года, Международная конвенция по предотвращению загрязнения моря с судов 1973 года и Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года. В каждом из вышеуказанных случаев была задействована процедура, основанная на «молчаливом признании» поправок государствами, участвующими в конвенции.

Вместо требования о том, что поправка может вступить в силу только после признания ее определенной процентной долей договаривающихся сторон, например двумя третями государств, новая процедура предусматривает, что поправка вступает в силу в определенный день, если только до наступления этой даты не будут получены возражения против указанной поправки от установленного количества сторон.

В случае Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, поправки к большей части Приложений (составляющих техническую часть конвенции) «считываются признанными по истечении двух лет с того момента, как их содержание было доведено до сведения договаривающихся правительств», если только против указанных поправок не выступит более одной трети договаривающихся правительств или же договаривающиеся правительства, на долю которых приходится не менее 50% суммарной валовой регистровой вместимости всех торговых флотов земного шара. Продолжительность такого периода можетарьироваться Комитетом по безопасности мореплавания, начиная с одного года.

Как и ожидалось, процедура «молчаливого признания» значительно ускорила процесс внесения поправок в конвенции. Поправки 1981 года к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, например, вступили в силу 1 сентября 1984 года. В противоположность этому,

ни одна из поправок, принятых между 1966 и 1973 годами к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1960 года, так и не вступила в силу, поскольку не смогла получить требуемое количество признаний со стороны участвующих в конвенции государств.

Контроль за соблюдением

Контроль за соблюдением конвенций ИМО осуществляется правительствами государств, участвующих в конвенции. В этом отношении Организация не имеет никаких полномочий.

Договоривающиеся правительства контролируют соблюдение конвенций ИМО в той степени, в которой это касается их собственных судов, а также при необходимости устанавливают санкции за нарушение положений таких конвенций. Они также могут иметь некоторые ограниченные полномочия в отношении судов других государств.

Некоторые конвенции требуют наличия на борту судна свидетельства о том, что данное судно прошло проверку и отвечает предъявляемым к нему требованиям. Такие свидетельства обычно принимаются властями других государств как доказательство того, что данное судно удовлетворяет требуемым стандартам, хотя в отдельных случаях могут быть приняты дополнительные меры.

Например, Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года гласит, что «должностное лицо, осуществляющее контроль, предпринимает такие шаги, которые должны гарантировать, что судно не выйдет в море, если его состояние представляет угрозу для жизни пассажиров или экипажа».

Такие шаги могут быть предприняты, если «существуют веские основания полагать, что состояние судна и его оборудования существенно противоречит сведениям, указанным в таком свидетельстве».

Разумеется, такого рода проверка может быть произведена в пределах юрисдикции того государства, в порту которого находится в данный момент судно. Но если правонарушение имеет место в международных водах, ответственность за наложение санкций несет государство флага.

Однако если правонарушение имеет место в пределах юрисдикции другого государства, такое государство может либо предпринять процессуальные действия в соответствии со своими собственными законами, либо сообщить детали правонарушения государству флага, чтобы последнее могло предпринять соответствующие действия. По условиям Конвенции о вмешательстве в открытом море 1969 года, договаривающиеся государства наделяются правом действовать против судов других стран, которые попали в аварию или были повреждены в открытом море, если такая авария или повреждение создают серьезную угрозу загрязнения нефтью.

Способ осуществления указанных полномочий определен с большой тщательностью, и по условиям большинства конвенций основную ответственность за контроль над соблюдением конвенций несет государство флага в той мере, в какой затрагиваются его собственные суда и их экипажи.

Большую часть конвенций, принятых под эгидой ИМО или за которые Организация отвечает каким-либо иным образом, можно отнести к одной из трех главных групп.

В. Конвенция международной морской организации (ИМО)

Безопасность мореплавания

Первая группа конвенций затрагивает вопросы безопасности мореплавания; вторая группа направлена на предотвращение загрязнения морской среды; третья касается вопросов ответственности и компенсации, особенно за ущерб, вызванный загрязнением. За пределами этих трех основных групп остается ряд других конвенций, регулирующих вопросы облегчения мореплавания, обмера вместимости судов, незаконных актов против безопасности судов и спасения на море.

Международная конвенция по охране человеческой жизни на море, 1960 и 1974

Конвенция 1960 года

Принятие: 17 июня 1960 года

Вступление в силу: 26 мая 1965 года

Редакция 1974 года

Принятие: 1 ноября 1974 года

Вступление в силу: 25 мая 1980 года

Международная конвенция по охране человеческой жизни на море, представленная несколькими редакциями, сменяющими друг друга, рассматривается как наиболее важный из всех международных договоров, касающихся безопасности торговых судов. Первая редакция Конвенции была принята в 1914 году, вторая - в 1929 году и третья - в 1948 году.

Разработка Конвенции 1960 года явилась первой крупной задачей, вставшей перед ИМО сразу же после ее создания. Эта Конвенция представляет собой существенный шаг вперед в модернизации регулятивных постановлений и их постоянной корректировке в соответствии с техниче-

скими достижениями в области судоходства.

Первоначальный замысел ИМО состоял в периодическом обновлении Конвенции путем внесения поправок, но на практике предусмотренная процедура внесения поправок оказалась слишком медленной. Стала очевидной невозможность введения в действие поправок в разумных временных пределах.

Конвенция 1974 года

В результате в 1974 году была принята совершенно новая конвенция, которая вошла в себя не только поправки, уже согласованные к этому моменту, но и новую процедуру внесения поправок, гарантирующую внесение изменений и дополнений в пределах оговоренного (и приемлемо короткого) периода времени.

Главной целью Конвенции по охране человеческой жизни на море является установление минимальных стандартов в отношении конструкции, оснащения судов и управления ими, сообразных с их безопасностью. Государства флага должны следить за тем, чтобы плавающие под их флагом суда отвечали всем установленным требованиям. Доказательством этого должен явиться ряд свидетельств, выдача которых предусмотрена Конвенцией.

Положения о контроле также позволяют договаривающимся правительствам осуществлять проверку судов других договаривающихся государств, если существуют веские основания полагать, что судно и его оснащение не соответствуют требованиям Конвенции.

В главе I содержатся общие положения, наиболее важные из которых касаются освидетельствования судов различных типов и выдачи документов, подтверждающих соответствие судна требованиям Конвен-

ции. Глава также включает в себя положения о контроле над судами в портах других договаривающихся государств.

Глава II-1 посвящена делению судов на отсеки и их остойчивости. Деление пассажирских судов на водонепроницаемые отсеки и отделения должно осуществляться таким образом, чтобы после предполагаемого повреждения корпуса судна оно, тем не менее, оставалось на плаву и в устойчивом состоянии. Кроме того, в этой главе изложены требования к водонепроницаемости и системе трюмных насосов пассажирских судов, а также требования к остойчивости пассажирских и грузовых судов.

Степень деления судна на отсеки, измеряемая максимально допустимым расстоянием между двумя соседними переборками, варьирует в зависимости от длины судна и его назначения. Самая высокая степень деления требуется для пассажирских судов.

Машинное оборудование и электрические установки: данные требования, также содержащиеся в главе II-1, имеют своей целью гарантировать, что все службы, имеющие важнейшее значение для безопасности судна, пассажиров и экипажа, могут исправно работать в различных чрезвычайных ситуациях. Особенно важными представляются требования к рулевому устройству, содержащиеся в указанной главе.

Противопожарная защита, обнаружение очагов возгорания и тушение пожара: жертвы и повреждения пассажирских судов в результате пожара сделали очевидной потребность в усовершенствовании положений Конвенции 1960 года, касающихся противопожарной защиты, в результате чего ИМО приняла соответствующие поправки к Конвенции в 1966 и

1967 годах. Эти и другие поправки, в частности подробно разработанные положения по противопожарной безопасности для наливных судов и судов для перевозки смешанных грузов, в том оснащение системой инертных газов, были включены в главу II-2 Конвенции 1974 года.

Указанные положения основаны на следующих принципах:

1. Деление судна на главные и вертикальные зоны тепловыми и конструктивными переборками.
2. Отделение жилых помещений от остальной части судна тепловыми и конструктивными переборками.
3. Ограничение использование легко воспламеняющихся материалов.
4. Обнаружение очагов возгорания.
5. Локализация очагов возгорания и тушение огня в пределах этих очагов.
6. Защита средств отхода и подступа в противопожарных целях.
7. Наличие и исправность противопожарных средств.
8. Сведение к минимуму возможности воспламенения паров воспламеняющегося груза.

Спасательные средства и приспособления описываются в главе III, которая была полностью пересмотрена путем внесения поправок 1983 года, вступившими в силу 1 июля 1986 года. Исправленная и дополненная глава подразделяется на три части:

Часть А содержит общие положения по требованиям, освобождению от некоторых требований, определению, оценке, испытанию и утверждению спасательных

В. Конвенция международной морской организации (имо)

средств и приспособлений, а также их производственным испытаниям.

Часть Б содержит требования, предъявляемые к судну, и состоит из трех разделов: раздела I, предусматривающего общие требования к пассажирским и грузовым судам; раздела II, содержащего дополнительные требования к пассажирским судам; и раздела III, содержащего дополнительные требования к грузовым судам.

Часть В излагает требования к спасательным средствам и подразделяется на восемь разделов. Раздел I содержит общие требования, раздел II - требования к индивидуальным спасательным средствам, раздел III - требования к зрительным средствам связи и сигнализации, раздел IV - требования к спасательным плавучим средствам, раздел V - положения о спасательных шлюпках, раздел VI - требования к средствам спуска на воду и подъема на корабль, раздел VII - требования к другим спасательным средствам, и раздел VIII касается смешанных вопросов.

Радиотелеграфная и радиотелефонная связь составляют основной предмет главы IV. В части А описываются типы радиосвязи и виды радиооборудования, предусмотренные для тех или иных судов. Оперативные требования кнесению радиовахты изложены в части Б, а подробные технические положения - в части В. Последняя часть содержит технические положения по радиопеленгаторам и установкам радиотелеграфа в моторных спасательных катерах, а также по портативным радиоустройствам для спасательных плавучих средств. Часть Г перечисляет обязанности офицера радиосвязи по ведению вахтенного журнала радиостанции и виды записей, подлежащих обязательному внесению в этот журнал.

Глава тесно связана с Постановлениями о радиосвязи Международного союза элек-

тросвязи и была полностью пересмотрена в октябре 1988 года (см. поправки 1988 года, Глобальная система морских бедствий и безопасности).

Глава V посвящена безопасности мореплавания. В ней указаны некоторые службы по обеспечению безопасности мореплавания, которые должны быть созданы договаривающимися правительствами, а также положения оперативного характера, применимые ко всем судам во всех плаваниях. Это несколько противоречит общему характеру Конвенции, которая относится только к определенным классам судов, осуществляющих международные рейсы.

В данной главе речь идет о работе метеорологических служб, службы ледового патрулирования, а также поисково-спасательных служб.

Глава также предъявляет общее требование к капитанам приходить на помощь судам, терпящим бедствие, и требование к договаривающимся правительствам обеспечивать комплектование судов экипажем, достаточное и эффективное с точки зрения безопасности.

Глава VI посвящена перевозкам зерна. Присущая зерну подвижность и способность к перемещению может привести к губительным последствиям для судна. По этой причине Международная конвенция по охране человеческой жизни на море содержит положения, касающиеся укладки, размещения и закрепления зернового груза.

Глава определяет конструктивные особенности судов, построенных специально для перевозки зерна, и метод расчета встречного кренящего момента, возникающего при перемещении груза на судах, перевозящих насыпной зерновой груз. Она также предусматривает наличие документов, разрешающих перевозку зерна, данных по

грузовой устойчивости зерна и связанных с этим грузовых планов. Копии всех перечисленных документов должны находиться на борту судна, позволяя капитану выполнять требования, предъявляемые данной главой.

Эта глава была пересмотрена в 1991 году с тем, чтобы сделать ее применимой ко всем типам груза (за исключением наливных жидкых или газообразных грузов). (См. поправки 1991 года). Перевозка опасных грузов является основной темой главы VII, которая содержит положения по классификации, упаковке, маркировке, снабжению соответствующими этикетками и указателями, документации и укладки опасного груза в упакованном виде, твердых материалов - насыпью и жидким химическим веществом и сжиженных газов - наливом.

Классификация груза соответствует системе, применяемой ООН по отношению ко всем видам транспорта. Система ООН была адаптирована к морскому транспорту, причем в некоторых случаях ее требования стали более строгими.

К договаривающимся правительствам предъявляется требование об издании соответствующих инструкций на национальном уровне. Чтобы помочь им в этом, ИМО разработала Международный кодекс об опасных морских грузах. Этот кодекс постоянно обновляется, чтобы включить в свою сферу новые опасные грузы и дополнить или пересмотреть существующие положения. Правила по перевозке наливных и насыпных грузов судами, построенными специально для этой цели, были введены поправками 1983 года, описанными ниже.

Глава VIII посвящена атомным судам. Здесь излагаются только самые существенные требования, которые прежде всего

относятся к угрозе радиационного загрязнения. Однако в 1981 году ИМО приняла подробный и всеобъемлющий Кодекс безопасности для атомных торговых судов в качестве документа, являющегося обязательным дополнением к указанной главе.

Протокол 1978 года

Принятие: 17 февраля 1978 года
Вступление в силу: 1 мая 1981 года

Данный Протокол был принят на Международной конференции по безопасности наливных судов и предупреждению загрязнения. Он внес ряд важных изменений в главу I, в том числе ввел внеплановые проверки и/или обязательные ежегодные освидетельствования судов, а также ужесточил требования по контролю со стороны государства, в порту которого находится судно.

Главы II-1, II-2 и V также были исправлены и дополнены. Суть этих дополнений сводится к следующему:

1. Новые суда для перевозки сырой нефти и для перевозки нефтепродуктов с полной грузоподъемностью 20 000 тонн и выше должны быть оснащены системой инертных газов.

2. Система инертных газов должна быть установлена на существующих судах для перевозки сырой нефти с полной грузоподъемностью 70 000 тонн и выше к 1 мая 1983 года, а на судах с полной грузоподъемностью от 20 000 до 70 000 тонн - к 1 мая 1985 года.

3. В случае судов для перевозки сырой нефти с полной грузоподъемностью от 20 000 до 40 000 тонн, государствам флага разрешается не устанавливать систему инертных газов, если такое установление

считается неразумным или непрактичным и если не таких судах не используются стационарные промывочные машины большой мощности. Но если имеет место промывка сырой нефтью, наличие системы инертных газов обязательно.

4. Система инертных газов должна быть установлена на существующих судах для перевозки нефтепродуктов в период с 1 мая 1983 года по 1 мая 1985 года в случае судов с полной грузоподъемностью от 40 000 до 70 000 тонн, а также на судах с полной грузоподъемностью от 20 000 тонн, оснащенных промывочными машинами большой мощности.

5. Помимо требования о том, что все суда с полной вместимостью от 1600 грузовых тонн брутто и выше должны быть оборудованы радиолокатором, Протокол требует, чтобы все суда с полной вместимостью от 10 000 грузовых тонн брутто и выше были оборудованы двумя радиолокаторами, каждый из которых может функционировать независимо от другого.

6. Все наливные суда с полной вместимостью от 10 000 грузовых тонн брутто и выше должны иметь две системы дистанционного управления рулевым устройством, каждая из которых может управляться независимо от другой с штурманского мостика.

7. Главное рулевое устройство новых наливных судов с полной вместимостью от 10 000 грузовых тонн брутто и выше должно включать в себя не менее двух идентичных энергетических установок и быть в состоянии управлять рулем с помощью одной или более энергетических установок.

Поправки 1981 года

Принятие: 20 ноября 1981 года

Вступление в силу: 1 сентября 1984 года

Данные поправки, возможно, являются наиболее важными поправками, затрагивающими главу II-1 и главу II-2, каждая из которых была практически переписана заново и обновлена.

Изменения, внесенные в главу II-1, включают в себя обновленные положения резолюции A.325(IX) о требованиях к машинному и электрическому оборудованию. Последующие поправки к правилам 29 и 30 были согласованы после катастрофы, которая произошла с судном «Амоко Кадис», с учетом Протокола 1978 года о рулевом управлении. Одним из новых требований стало дублирование систем дистанционного рулевого управления в наливных судах.

Поправки к главе II-2 включают в себя требования резолюции A.327(XI), положения о системе пожаротушения, использующей галогенизированный углеводород, специальные требования к судам, перевозящим опасный груз, а также новое правило 62 о системах инертных газов. Поправки к главе II-2 ужесточили требования к грузовым и пассажирским судам в такой степени, что потребовался полный пересмотр этой главы.

Несколько менее существенных изменений было внесено в главу III, а в главе IV были заменены, исправлены или добавлены семь правил. Некоторые важные изменения также затронули главу V, в том числе связанные с дополнительными требованиями к судовому навигационному оборудованию.

Пересмотренные требования затрагивают такие вопросы, как гирокомпасы и магнитные компасы; обязательное наличие двух радиолокаторов и автоматических приборов ведения радиолокационного планшета на борту судов с полной вме-

стимостью 10 000 грузовых тонн брутто и выше; эхолоты; приборы, указывающие скорость и расстояние; указатели угла пе- рекладки руля; указатели вращения греб- ных винтов; указатели скорости поворота; радиопеленгующие устройства; оборудование для самонастройки на междунаро- дную частоту для передачи сигналов бедст- вия.

Кроме того, было внесено несколько не- значительных изменений в главу VII.

Поправки 1983 года

Принятие: 17 июня 1983 года

Вступление в силу: 1 июля 1986 года

Данные поправки включают в себя не- сколько незначительных изменений к гла- ве II-1 и некоторые дальнейшие измене- ния к главе II-2 (в том числе корректиро- вание поправок 1981 года), направленных на повышение безопасности судов для пе-ревозки насыпного и наливного груза и пассажирских судов.

Наиболее существенные изменения были внесены в главу III, которая практически была переписана заново. Текст этой главы в Конвенции 1974 года отличается от со-ответствующих текстов в Конвенциях 1960 и 1948 годов. Внесенные поправки имели своей целью не только отразить те многочисленные технические достижения, которые были сделаны за это время, но и создать почву для ускоренной оценки и внесения последующих поправок и кор-ректировок.

Несколько незначительных изменений бы- ло внесено в главу IV. Поправки к главе VII распространяли ее положения на на-ливные суда для перевозки химических веществ и сжиженных газов путем ссылки на два новых кодекса - Международный

кодекс о перевозке химических веществ наливом и Международного кодекса о су-дах для перевозки газа. Оба кодекса отно-сятся только к судам, построенным не ра-нее 1 июля 1986 года.

Поправки 1988 года (апрель)

Принятие: 21 апреля 1988 года

Вступление в силу: 22 октября 1989 года

В марте 1987 года железнодорожный па-ром «Геральд оф фри энтерпрайз» опро-кинулся и затонул, унеся 193 человечес-ких жизни. Великобритания предложила ряд мер, направленных на предотвращение подобных катастроф в будущем, первая из которых была принята в апреле.

Указанные поправки затрагивают правила 23 и 42 главы II-1 и направлены на усо-вершенствование системы контроля водонепроницаемых дверей и грузовых отсеков, а также системы аварийного освеще-ния.

В связи с необходимостью срочного при-нятия указанных мер, в этом случае была ис-пользована процедура «молчаливого признания», и поправки вступили в силу всего через 18 месяцев после их принятия.

Поправки 1988 года (октябрь)

Принятие: 28 октября 1988 года

Вступление в силу: 29 апреля 1990 года

Некоторые из этих поправок также яви-лись следствием катастрофы, в которую попал «Геральд оф фри энтерпрайз».

Указанные поправки касаются остойчиво-сти неповрежденного судна; требуют, что-бы водонепроницаемая дверь для загрузки груза была заперта в момент отхода судна

В. Конвенция международной морской организации (ИМО)

от причала; а также предписывают пассажирским судам проходить освидетельствование при водоизмещении порожнем каждые пять лет, чтобы убедиться в том, что их остойчивость не была нарушена в результате накопления лишней воды или любых изменений надстройки.

До катастрофы разрабатывались и другие поправки, и их принятие в результате было перенесено на более ранний срок. Эти поправки касаются остойчивости пассажирских судов в поврежденном состоянии и относятся к судам, построенным после 29 апреля 1990 года.

Протокол 1988 года

Принятие: 11 ноября 1988 года

Вступление в силу: через 12 месяцев после признания по меньшей мере 15 государствами, на долю суммарного торгового флота которых приходится не менее 50% общей мировой грузовместимости (но не ранее 1 февраля 1992 года)

Положение на настоящий момент: признан 6 государствами

Протокол вводит новую систему освидетельствования и выдачи соответствующих документов, которая будет приведена в соответствие с двумя другими конвенциями - Международной конвенцией по грузовым маркам (см. ниже) и Международной конвенцией по предотвращению загрязнения моря с судов (см. ниже). В настоящее время требования, заложенные в этих трех документах, различаются, в результате чего судну иногда приходится вставать в сухой док для освидетельствования, требуемого одной конвенцией, вскоре после того, как оно было освидетельствовано в соответствии с другой конвенцией.

Разрешение на проведение таких освидетельствований в одно и то же время при-

ведет к снижению издержек как для судовладельцев, так и для властей, проводящих освидетельствование.

Поправки 1988 года (Глобальная система морских бедствий и безопасности)

Принятие: 11 ноября 1988 года

Вступление в силу: 1 февраля 1992 года

ИМО начала работу над Глобальной системой морских бедствий и безопасности в 70-х годах, и введение этой системы в действие должно ознаменовать собой величайший переворот в морской связи с момента изобретения радио.

Данная система должна вводиться поэтапно, с 1993 по 1999 год. Ее основная концепция состоит в том, что поисково-спасательные власти на берегу, точно так же как и находящиеся поблизости суда будут незамедлительно приведены в готовность в случае чрезвычайной ситуации.

Глобальная система будет широко использовать возможности спутниковой связи, предоставляемые Международной организацией морской спутниковой связи (см. ниже), а также наземных радиостанций.

Требования к соответствующему оборудованию для судов будут существенно различаться в зависимости от региона, в котором плавают эти суда. Помимо сообщений о бедствиях, Глобальная система морских бедствий и безопасности будет передавать общую информацию о безопасности мореплавания (такую как навигационные и метеорологические предупреждения, срочные сообщения для судов).

Поправки 1989 года

Принятие: 11 апреля 1989 года

Вступление в силу: 1 февраля 1992 года

Главные изменения касаются главы II-1 и главы II-2 Конвенции, в которых речь идет, соответственно, о конструкции судов и о противопожарной защите. Глава II-1 касается деления судов на отсеки, остойчивости, машинного оборудования и электрических установок. Одна из наиболее важных поправок предусматривает уменьшение числа и размера отверстий в водонепроницаемых переборках на пассажирских судах и требует, чтобы они были закрыты в аварийной ситуации.

Глава II-2 касается вопросов противопожарной защиты, обнаружения очагов возгорания и тушения огня. Поправками внесены улучшения в стационарные системы газового пожаротушения, системы обнаружения задымления, необходимые мероприятия при перевозке горючего и других масел, обнаружения и локализации очагов возгорания и некоторые другие правила.

Поправки были также внесены в Международный кодекс о судах для перевозки газа, соблюдение которого является обязательным для государств, участвующих в Конвенции.

Поправки 1990 года

Принятие: май 1990 года

Вступление в силу: 1 февраля 1992 года

Важные изменения были внесены в способ расчета деления судна на отсеки и остойчивости сухогрузов. Они относятся к судам длиной не менее 100 м, построенным после 1 февраля 1992 года.

Поправки содержатся в новой части В-1 главы II-1 и основаны на так называемой «вероятностной» концепции выживания, которая первоначально была разработана в процессе изучения данных по столкновениям судов, собранных ИМО. В ходе ис-

следования была выявлена некоторая закономерность в расположении на судне мест, более всего страдающих от аварии. Эту закономерность можно было бы использовать для улучшения конструкции судна. Так, например, было обнаружено, что наибольшие разрушения имеют место в носовой части судна, и, следовательно, будет логично улучшать стандарты деления на отсеки именно этой части, а не кормовой. Поскольку вероятностная концепция основана на статистических свидетельствах о том, что происходит в действительности во время столкновения судов, эта концепция дает гораздо более реалистичную картину, чем применявшийся ранее «детерминистический» метод, в котором принципы деления пассажирских судов на отсеки основаны скорее на теории, чем на практике.

На той же встрече были приняты поправки к Международному кодексу о конструкции и оснащении наливных судов, перевозящих опасные химические вещества и к Международному кодексу о конструкции и оснащении наливных судов, перевозящих сжиженные газы.

Поправки 1991 года

Принятие: 24 мая 1991 года

Вступление в силу: 1 января 1994 года
(ожидаемая дата в соответствии с процедурой «молчаливого признания»)

Самым важным моментом, связанным с этими поправками, является полный пересмотр главы VI (перевозка зерна). Сфера применения данной главы существенно расширилась, включив в себя и другие грузы. Сам текст стал короче, но в дополнение к этой главе появились два новых кодекса. Международный кодекс о перевозке зерна должен стать обязательным для всех участников Конвенции документом, в то время как Кодекс о безопасной

В. Конвенция международной морской организации (имо)

практике расположения и закрепления зерна носит рекомендательный характер. Новая глава также имеет ссылки на Кодекс о безопасной практике плавания судов, перевозящих древесину как палубный груз, и на Кодекс о безопасной практике перевозки твердого насыпного груза.

Требования по противопожарной безопасности для пассажирских судов были усовершенствованы путем внесения поправок к главе II-1. Кроме того, некоторые изменения были внесены в главу III и главу VI (безопасность мореплавания).

Международная конвенция по грузовым маркам, 1966

Принятие: 5 апреля 1966 года
Вступление в силу: 21 июля 1968 года

Уже давно стал общепризнанным тот факт, что ограничения на осадку, до которой может быть нагружено судно, имеют существенное значение для его безопасности. Эти ограничения выражаются значениями высоты надводного борта, которые составляют, в дополнение к вопросам внешней водонепроницаемости и защищенности от атмосферных явлений, предмет данной Конвенции.

Первая Международная конвенция по грузовым маркам, принятая в 1930 году, была основана на принципе запаса плавучести, хотя было признано, что высота надводного борта также должна обеспечивать надлежащую остойчивость судна и смягчать избыточное давление на корпус судна вследствие его перегрузки.

Конвенция содержит положения, определяющие высоту надводного борта наливных судов на основе расчетов оптимально-

го деления судна на отсеки и остойчивости поврежденного судна.

Правила учитывают потенциальную опасность, присущую в различных зонах и в разные времена года. В техническом приложении приводится описание некоторых дополнительных мер безопасности, касающихся водонепроницаемых дверей, штормовых шпигатов, люков и других предметов. Главная цель таких мер состоит в том, чтобы обеспечить водонепроницаемость корпуса судна ниже расчетной палубы.

Все предписанные грузовые марки должны быть нанесены в средней части судна на обоих бортах вместе с палубной линией. Для судов, предназначенных для перевозки древесины на палубе, предусмотрена малая высота надводного борта, поскольку палубный груз представляет собой защиту от воздействия волн.

Поправки

Поправки к Конвенции были приняты в 1971 году (с целью усовершенствования формулировок и схемы географических и сезонных зон); в 1975 году (с целью введения в Конвенцию процедуры «молчаливого признания»); в 1979 году (с целью внести некоторые изменения в границы зон у побережья Австралии) и в 1983 году (с целью расширения летней и тропической зон к югу от побережья Чили).

Ни одна из этих поправок до сих пор не вступила в силу. В каждом случае для этого требуется признание поправки 78 государствами, а на настоящий момент поправки 1971 года были признаны 47 государствами, 1975 года - 42 государствами, 1979 - 40 государствами и поправки 1983 года - всего 22 государствами.

Протокол 1988 года

Принятие: 11 ноября 1988 года

Вступление в силу: через 12 месяцев после признания не менее чем 15 государствами, на долю суммарного торгового флота которых приходится не менее 50% общей мировой грузовместимости

Положение на настоящий момент: признан 9 государствами

Протокол был принят с целью привести в соответствие требования Конвенции в отношении освидетельствования судов и выдачи соответствующих документов с аналогичными требованиями, содержащимися в Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (см. выше) и Международной конвенции по предотвращению загрязнения моря с судов, 1973/1978 (см. ниже).

Соглашение о пассажирских судах, совершающих специальные рейсы, 1971

Принятие: 6 октября 1971

Вступление в силу: 2 января 1974 года

Перевозка большого количества палубных пассажиров в специальных рейсах, таких как паломнические рейсы - в пределах ограниченной территории Индийского океана, - представляет особый интерес для стран этого региона. Ранее такие рейсы регулировались Правилами, принятыми в г. Симла в 1931 году, которые существенно устарели с принятием Международных конвенций по охране человеческой жизни на море 1948 и 1960 годов.

Признавая этот факт, ИМО созвала в 1971 году международную конференцию для

обсуждения требований к мерам безопасности на пассажирских судах, совершающих специальные рейсы, с учетом Международной конвенции по охране человеческой жизни на море, принятой в 1960 году.

Приложением к данному Соглашению являются Правила для пассажирских судов, совершающих специальные рейсы, принятые в 1971 году, которые предусматривают некоторые изменения к правилам глав II и III Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1960 года.

Протокол о требованиях к минимальной площади пассажирских судов, совершающих специальные рейсы, 1973

Принятие: 13 июля 1973 года

Вступление в силу: 2 июня 1977 года

Вслед за резолюцией, принятой в 1971 году участниками Международной конференции по пассажирским судам, совершающим специальные рейсы, ИМО, в сотрудничестве с другими организациями, прежде всего Всемирной организацией здоровья, разработала технические правила, касающиеся размещения пассажиров на борту таких судов с точки зрения их безопасности.

По окончании этой работы, ИМО созвала в 1973 году Конференцию, которая приняла Протокол о требованиях к площади пассажирских судов, совершающих специальные рейсы. Приложением к данному протоколу являются технические правила, касающиеся размещения пассажиров на борту судов, совершающих специальные рейсы, с точки зрения безопасности указанных пассажиров.

В. Конвенция международной морской организации (имо)

Требования к минимальной площади пассажирского судна, совершающего специальные рейсы, имеют самое непосредственное отношение к безопасной перевозке пассажиров специального рейса и являются дополнением к Соглашению о пассажирских судах, совершающих специальные рейсы, 1971 года.

Конвенция о международных правилах предотвращения столкновения судов в море, 1972

Принятие: 20 октября 1972 года

Вступление в силу: 15 июля 1977 года

Данная конвенция была разработана с целью обновления и замены Правил предотвращения столкновения судов в море 1960 года, которые были включены в качестве приложения в Международную конвенцию по охране человеческой жизни на море, принятую в том же году.

Одним из наиболее важных нововведений, содержащихся в Правилах 1972 года, было признание систем разделения движения.

Правило 10 гласит, что суда, использующие указанные системы, должны двигаться в пределах соответствующей полосы движения в общем направлении потока движения в данной полосе, держась в стороне от линии или зоны разделения движения. По возможности суда должны стараться не пересекать линий разделения движения. Если такое пересечение все же необходимо, угол между траекторией пересечения и общим направлением потока движения должен быть максимально близок к прямому.

Конвенция группирует входящие в нее правила в несколько разделов, относящих-

ся к управлению судном и судовождению, огням и знакам, звуковым и световым сигналам. Конвенция также включает в себя четыре Приложения, содержащие технические требования в отношении огней, знаков и их положения; приборов звуковой сигнализации; дополнительных сигналов для рыболовецких судов, работающих в непосредственной близости; а также международных сигналов бедствия.

Конвенция содержит некоторые инструкции по определению безопасной скорости, опасности столкновения и поведения судов, работающих в пределах или поблизости от систем разделения движения. Другие правила указывают порядок плавания в узостях, в условиях ограниченной видимости, при недостаточной возможности маневрирования и при ограничениях, обусловленных осадкой судна.

Правила также требуют выставления специальных огней судами на воздушной подушке, находящимися в неводоизмещающем состоянии; выставления судном, занятых буксировкой, желтого огня над белым кормовым огнем; выставления судами, занятыми дноуглубительными или подводными работами, специальных огней и дневных сигналов; а также подачи звуковых сигналов в условиях ограниченной видимости.

Технические детали конструкции и расположение огней и знаков описаны в отдельном Приложении.

Поправки 1981 года

Принятие: 19 ноября 1981 года

Вступление в силу: 1 июня 1983 года

Данные поправки были приняты Ассамблеей ИМО и введены в действие в соответствии с процедурой «молчаливого признания» 1 июня 1983 года. Они затронули

целый ряд правил Конвенции, но наиболее радикальные изменения были внесены в правило 10. Пересмотренное правило позволяет судам, занятым различными операциями, такими как дноуглубительные работы или гидрографическая съемка, работать в пределах систем разделения движения.

Поправки 1987 года

Принятие: 19 ноября 1987 года

Вступление в силу: 19 ноября 1989 года

Данные поправки затрагивают несколько правил, в том числе правило 1(д), касающееся судов специальной конструкции - в соответствии с поправкой, сфера действия Конвенции распространяется на такие суда; правило 3(з), дающее определение судна, ограниченного в маневрировании из-за своей осадки; правило 10(в) о пересечении линий разделения движения и т.д.

Поправки 1989 года

Принятие: 19 октября 1989 года

Вступление в силу: 19 апреля 1989 года

Поправка касается правила 10 и направлена на ограничение ненужного использования прибрежной зоны движения.

Международная конвенция по безопасности контейнеров, 1972

Принятие: 2 декабря 1972 года

Вступление в силу: 6 сентября 1977 года

Ввиду все более широкого применения грузовых контейнеров для перевозки грузов морем и создания специализированных

контейнеровозов, ИМО в 1967 году приступила к изучению безопасности контейнеризации на морском транспорте. Сам же контейнер стал наиболее важным предметом исследования.

В 1972 году состоялась конференция по обсуждению проекта конвенции, разработанной ИМО в сотрудничестве с Европейской экономической комиссией. Конференция была создана по совместной инициативе ООН и ИМО.

Конвенция по безопасности контейнеров 1972 года имеет две цели. Первая заключается в поддержании высокого уровня безопасности человеческой жизни при перевозке контейнеров и погрузочно-разгрузочных работах с ними, для чего в Конвенции предусмотрена приемлемая методика испытаний и связанные с ней требования по прочности контейнеров, правильность которых была доказана многолетней практикой.

Вторая цель состоит в том, чтобы способствовать международной перевозке контейнеров, предусматривая единые международные правила в отношении их безопасности, одинаково применимые ко всем видам поверхностного транспорта. С помощью таких правил можно избежать принятия многочисленных и противоречащих друг другу правил по безопасности контейнеров на внутригосударственном уровне.

Требования Конвенции относятся к подавляющему большинству грузовых контейнеров, используемых в международных перевозках, за исключением тех, которые были сконструированы специально для перевозки по воздуху. Поскольку Конвенция не была рассчитана на то, чтобы охватить все контейнеры, от багажных вагонов до упаковочных коробок, пригодных для повторного использования, сфера ее

В. Конвенция международной морской организации (имо)

действия ограничена контейнерами предписанного минимального размера, имеющими угловой фитинг, т.е. тарой, которую можно обрабатывать, закреплять и укладывать в штабеля.

Конвенция устанавливает процедуры, посредством которых контейнеры, применяемые в международных перевозках, должны быть разрешены к использованию как безопасные соответствующими властями договаривающегося государства или организацией, действующей от их имени.

Такие власти или их уполномоченный представитель дают право производителю прикреплять к разрешенным к использованию контейнерам соответствующую табличку с указанием необходимых технических данных контейнера.

Разрешение контейнера к использованию, удостоверенное табличкой одного из договаривающихся государств, должно признаваться всеми остальными договаривающимися государствами. Этот принцип взаимного признания разрешенных к использованию контейнеров является краеугольным камнем Конвенции. После того как контейнер был разрешен к использованию и получил соответствующую табличку, он может применяться в системе международных перевозок, проходя через самые минимальные формальности, предусмотренные контролем безопасности.

За последующее содержание разрешенного к использованию контейнера отвечает его владелец, который обязан периодически представлять указанный контейнер для проверки.

Техническое Приложение к Конвенции особо оговаривает, что контейнер должен пройти различные испытания, представляющие собой сочетание требований, предъявляемых как к наземным, так и к морским видам транспорта.

Конвенция обладает значительной внутренней гибкостью, предусматривая упрощенные процедуры внесения поправок, которые позволяют быстро адаптировать методику испытаний к требованиям международной перевозки контейнеров.

Поправки 1981 года

Принятие: апрель 1981 года

Вступление в силу: 1 декабря 1981 года

Данные поправки предусматривают переходные мероприятия по снабжению контейнеров табличками (которые должны быть завершены к 1 января 1985 года), а также по указанию на них даты следующей проверки контейнера - к 1 января 1987 года.

Поправки 1983 года

Принятие: июнь 1983 года

Вступление в силу: 1 января 1984 года

Поправки увеличивают временной интервал между повторными проверками до 30 месяцев и предоставляют владельцу самому выбирать процедуру повторной проверки - первоначальную схему периодических проверок или новую схему непрерывного контроля.

Поправки 1991 года

Принятие: 17 мая 1991 года

Вступление в силу: 1 января 1993 года

Данные поправки касаются Приложений I и II Конвенции. В Приложении I появляется новая глава V, содержащая правила по разрешению к применению модифицированных контейнеров.

**Конвенция о Международной организа-
ции морской спутниковой связи, 1976**

Принятие: 3 сентября 1976 года
Вступление в силу: 16 июля 1979 года

В течение последних лет полосы частот морской радиосвязи становятся все более и более перегруженными. При непрерывном расширении радиосвязи с подвижными объектами в море положение в данной области должно стать еще более сложным. Это может иметь серьезные последствия для морской радиосвязи и безопасности в море.

В преодолении указанной проблемы и многих других, возникших в последние годы, должно помочь использование космических технологий. ИМО работает над этим вопросом с 1966 года. В 1973 году Организация решила созвать конференцию с целью создания новой системы морской радиосвязи, основанной на спутниковой технологии.

Конференция состоялась в 1975 году и проходила в три заседания, на последнем из которых была принята Конвенция, а также Рабочее соглашение.

Конвенция определяет цели Международной организации морской спутниковой связи как усовершенствование морской связи, что должно способствовать более эффективной передаче сообщений, касающихся терпящих бедствие кораблей и безопасности человеческой жизни на море; повысить эффективность управления судами; улучшить работу морских радиотрансляционных служб и возможности радиолокационного обнаружения.

Организация состоит из Ассамблей, Совета и Дирекции, возглавляемой Генераль-

ным директором, причем функции каждого органа четко определены. Приложение к Конвенции устанавливает процедуры регулирования споров.

Рабочее соглашение устанавливает максимальную сумму начального собственного капитала Организации в размере 200 миллионов американских долларов. Доля капиталовложений со стороны участников организации зависит от используемого ими сектора частот Организации.

Международная организация морской спутниковой связи с штаб-квартирой в Лондоне начала свою деятельность в 1981 году.

Поправки 1985 года
Принятие: 16 октября 1985 года
Вступление в силу: 13 октября 1989 года

Данные поправки позволяют Международной организации морской спутниковой связи предоставлять услуги не только судам, но и летательным аппаратам.

Поправки 1989 года
Принятие: 19 января 1989 года
Вступление в силу: через год после признания двумя третьими сторон, на долю которых приходится две трети суммарных капиталовложений.
Положение на настоящий момент: ратифицированы 18 странами

Поправки позволяют Международной организации морской спутниковой связи предоставлять услуги не только судам и летательным аппаратам, но и наземным транспортным средствам.

B. Конвенция международной морской организации (имо)

Международная конвенция о безопасности рыболовецких судов, принятая в Торремолиносе, 1977

Принятие: 2 апреля 1977 года

Вступление в силу: через год после ратификации Конвенции 15 государствами, на долю которых приходится 50% общего мирового флота рыболовецких судов длиной от 24 метров

Положение на настоящий момент: ратифицирована 15 государствами (остальные требования еще не выполнены)

Данная Конвенция явилась первой в истории международной конвенцией по безопасности рыболовецких судов. Она была принята на конференции, проходившей в г. Торремолинос, Испания.

ИМО уделяла большое внимание безопасности рыболовецких судов с первого дня своего существования, но существенные отличия в конструкции и управлении рыболовецких судов от всех остальных типов судов всегда становились одним из главных препятствий при попытке их включения в сферу действия Международных конвенций по охране человеческой жизни на море и по грузовым нормам.

Конвенция содержит требования к безопасности конструкции и оснащения новых палубных морских рыболовецких судов длиной не менее 24 метров, в том числе судов, обрабатывающих свой улов. Требования к существующим судам ограничиваются только системой радиосвязи.

Одна из наиболее существенных особенностей Конвенции состоит в том, что она является первой международной конвенцией, содержащей требования по остойчивости судна.

Остальные главы касаются таких вопросов, как конструкция, водонепроница-

емость и оснащение; машинное оборудование, электрические установки и дистанционно управляемые машинные отделения; противопожарная защита, обнаружение очагов возгорания и тушение огня; защита судового экипажа; спасательные средства; порядок действий в аварийной ситуации, осмотры и учебные плавания; радиотелеграф и радиотелефон; корабельное навигационное оборудование.

Международная конвенция по стандартам подготовки, аттестации и несения вахтенной службы для моряков, 1978

Принятие: 7 июля 1978 года

Вступление в силу: 28 апреля 1984 года

Данная конвенция является первой конвенцией, устанавливающей основные требования на международном уровне к подготовке моряков, их аттестации и несению вахтенной службы.

Технические положения Конвенции сведены в Приложение, состоящее из шести глав. Первая глава содержит общие положения, а содержание остальных глав кратко изложено ниже.

1. Вахтенная служба на главной палубе: Данная глава устанавливает основные принципы, которые должны соблюдаться при несении штурманской вахтенной службы.

Она излагает обязательные минимальные требования к аттестации капитанов, старших помощников и офицеров, отвечающих за штурманскую вахту, на судах с полной вместимостью от 200 грузовых тонн брутто. Остальные правила касаются обязательных минимальных требований к

офицерам, отвечающим за штурманскую вахту, и капитанам кораблей с полной вместимостью менее 200 грузовых тонн брутто, а также к лицам других судовых должностей, входящих в состав штурманской вахты.

Данная глава также включает в себя правила, разработанные с целью повышения квалификации и обновления знаний капитанов и офицеров корабельной службы. Дополнительные требования содержатся в ряде Приложений.

2. Вахтенная служба в машинном отделении: Данная глава устанавливает основные принципы, которые должны соблюдаться при несении вахтенной службы в помещениях энергетической установки. Она излагает обязательные минимальные требования к аттестации старших и вторых механиков на кораблях с мощностью главного двигателя 3000 кВт и выше и на кораблях с мощностью главного двигателя в пределах 750-3000 кВт.

В этой главе также предусмотрены минимальные требования к аттестации механиков, отвечающих за несение вахты в машинном отделении с традиционным ручным управлением или в машинном отделении с периодическим дистанционным управлением, а также минимальные требования к лицам других судовых должностей, входящим в состав вахты в машинном отделении.

3. Вахтенная служба в радиорубке. Первое правило данной части касается несения радиовахты и осуществления радиосвязи. Кроме того, глава устанавливает обязательные минимальные требования к аттестации начальников судовой радиостанции и радиооператоров, а также правила, разработанные с целью повышения их квалификации и обновления знаний. Другое правило устанавливает обязатель-

ные минимальные требования к аттестации операторов радиотелефонной связи.

4. Особые требования к наливным судам. Данная глава касается дополнительных обязательных минимальных требований по подготовке и аттестации капитанов, офицеров и лиц различных судовых должностей на танкерах, наливных судах для перевозки химических веществ и сжиженных газов.

5. Умение обращаться со спасательными плавучими средствами. Данная глава устанавливает обязательные минимальные требования по выдаче свидетельств в умении обращаться со спасательными плавучими средствами.

К требованиям Конвенции прибавились 23 резолюции, принятые Конференцией, многие из которых содержат более подробные положения по вопросам, являющимся предметом Конвенции.

Поправки 1991 года

Принятие: 22 мая 1991 года

Вступление в силу: 1 декабря 1992 года

Данные поправки в основном касаются дополнительных требований, потребность в которых возникла в связи с Глобальной системой морских бедствий и безопасности, которая будет вводиться в действие постепенно, в период с 1 февраля 1992 года по 1 февраля 1999 года.

Международная конвенция по поиску и спасению на море, 1979

Принятие: 27 апреля 1979 года

Вступление в силу: 22 июня 1985 года

В. Конвенция международной морской организации (имо)

Главной целью данной Конвенции является создание благоприятных условий для сотрудничества между правительствами и участниками поисково-спасательных операций на море путем разработки международного плана поисково-спасательных операций. Такого рода сотрудничество поощряется Международной конвенцией по охране человеческой жизни на море 1974 года, стороны в которой берут на себя обязательство «принимать все необходимые меры для обеспечения берегового наблюдения и спасения лиц, терпящих бедствие у их берегов. Указанные меры включают в себя создание, управление и техническое обслуживание таких сооружений и объектов для обеспечения безопасности мореплавания, какие будут сочтены осуществимыми и необходимыми».

Технические требования Конвенции содержатся в Приложении. Государства, участвующие в Конвенции, обязаны гарантировать наличие адекватных поисково-спасательных служб в своих прибрежных водах.

Стороны поощряются к заключению соглашений по поисково-спасательной деятельности с соседними государствами, в том числе соглашений, предусматривающих создание поисково-спасательных районов, объединение сил и средств, установление общих процедур, обучение и визиты для поддержания постоянных контактов. Конвенция гласит, что стороны должны создавать условия для ускоренного входа в свои территориальные воды спасательных команд других сторон.

Конвенция предписывает проведение подготовительных мероприятий для налаживания указанного сотрудничества, в том числе создание центров и отделов по координации спасательных операций. Она описывает порядок действий спасательных служб в чрезвычайной ситуации или при объявлении тревоги. Такой порядок пре-

дусматривает назначение командующего силами в районе спасательной операции и определяет его обязанности.

Государства, участвующие в Конвенции, обязаны учредить систему постоянного информирования о местонахождении судов, которая требует от каждого судна постоянно докладывать береговой радиостанции о своем местонахождении. Это позволяет сократить временной промежуток между моментом, в который была потеряна связь с судном, и началом поисковой операции. Данное требование также помогает быстро определить суда, которые можно призвать для оказания помощи, в том числе медицинской, терпящим бедствие судам.

Загрязнение морской среды

Международная конвенция по предотвращению загрязнения моря нефтью, 1954, с учетом поправок 1962, 1969 и 1971 годов

Принятие: 12 мая 1954 года

Вступление в силу: 26 июля 1958 года

Поправки 1962 года - принятие: апрель 1962 года

Вступление в силу: 18 мая/28 июня 1967 года

Поправки 1969 года - принятие: 21 октября 1969 года

Вступление в силу: 20 января 1978 года

Поправки 1971 года (Большой Барьерный риф) - принятие: 12 октября 1971 года

Вступление в силу: *

Поправки 1971 года (Цистерны) - принятие: 15 октября 1971 года

Вступление в силу: *

Одним из самых ранних свидетельств того, что загрязнение морской среды требует международного контроля, явилось загрязнение моря нефтью.

В 1954 году была принята Международная конвенция по предотвращению загрязнения моря нефтью. К настоящему моменту ее заменила Международная конвенция по предотвращению загрязнения моря с судов 1973/1978 годов (см. ниже). Тем не менее, мы включили Конвенцию 1954 года в настоящий обзор по причине ее исторической важности.

* Хотя данные поправки так и не вступили в силу, их содержание было включено в Международную конвенцию по предотвращению загрязнения моря с судов 1973 года.

Обязанности депозитария по данной конвенции были переданы ИМО сразу же после ее образования в 1959 году. Одним из первых мероприятий, осуществленных ИМО, были исследования общемирового масштаба загрязнения нефтью, доступности береговых приемных устройств и хода работ над методикой борьбы с возрастающей угрозой нефтяного загрязнения. По результатам этих исследований ИМО созвала в 1962 году международную конференцию; участники которой решили распространить действие Конвенции 1954 года на суда меньшей валовой регистровой вместимости, а также расширить запретные зоны.

Конвенция запрещает преднамеренный слив нефти или нефтеводяных смесей со всех морских судов, за исключением танкеров с валовой регистровой вместимостью менее 150 тонн и других судов с валовой регистровой вместимостью менее 500 тонн, в особых районах, называемых «запретными зонами». В общем случае, такие зоны простираются на расстояние не менее 50 миль от любой суши, хотя в некоторых районах были установлены зоны шириной 100 миль и более, например, в Средиземном и Адриатическом морях, Персидском заливе и Красном море, у берегов Австралии и Мадагаскара.

Договаривающиеся стороны обязуются предоставлять свои устройства для приема нефтяных остатков и нефтеводяных смесей, не создавая необоснованных задержек для судов. Конвенция предусматривает, что все суда, работающие на нефтяном топливе, а также все танкеры должны вести специальный журнал, в который заносятся все операции с нефтью и балластом.

Журнал регистрации операций с нефтью может быть в любой момент проверен властями любой договаривающейся стороны.

В. Конвенция международной морской организации (ИМО)

Договаривающаяся сторона имеет право информировать другую договаривающуюся сторону о том, что некоторое судно этой второй стороны нарушает положения Конвенции. Правительство, получившее такую информацию, должно расследовать это дело и, убедившись в наличии достаточных доказательств, возбудить производство по делу. Правительство, сообщившее о нарушении, а также ИМО должны быть поставлены в известность о результатах такого производства.

Любое нарушение положений Конвенции рассматривается как преступление, наказуемое в соответствии с законами государства флага. Санкции за незаконный сброс нефти за пределами территориального моря такого государства должны быть не менее строгими, чем санкции, налагаемые за аналогичные нарушения в пределах его территориального моря. Договаривающиеся правительства согласились информировать ИМО о санкциях, действительно примененных за каждое такое нарушение.

Хотя ограничения, наложенные Конвенцией 1954 года, были достаточно эффективными, бурный рост перевозок нефти в течение 60-х годов вызвал потребность в введении более строгих правил.

Поправки 1969 года

В октябре 1969 года были одобрены дальнейшие поправки к Конвенции о загрязнении нефтью и Приложениям к ней, которые большей частью основаны на принципе полного запрета на сброс нефти и на международном признании системы «налива танкеров сверху».

Эти ограничения таковы:

(а) Общее количество нефти, которое судно может слить во время плавания с использованием балластной системы, не

должно превышать 1/15 000 его общей грузоподъемности;

(б) Скорость слияния нефти не должна превышать 60 литров на каждую милю, пройденную судном;

(в) Слив любых нефтесодержащих веществ из грузовых отсеков танкера запрещен в пределах 50 миль от ближайшей суши.

Была также предусмотрена новая форма журнала регистрации операций с нефтью, призванная облегчить задачу должностных лиц, осуществляющих контроль за соблюдением Конвенции.

Поправки 1971 года

В 1971 году Ассамблея ИМО одобрила еще две поправки. Одна из них имела своей целью защиту Великого Барьерного рифа как района уникальной научной значимости и устанавливала точные границы защитной зоны, которая значительно превысила размеры, предписываемые Конвенцией.

Вторая поправка ввела ограничения на размеры отдельных грузовых цистерн в ВЛКК с целью ограничить разлив нефти в случае столкновения или посадки на мель.

Последнее ограничение, связанное с ограничением разлива нефти, варьирует в зависимости от различных факторов, таких как расположение цистерн, оснащение судна водонепроницаемыми переборками в междудонном пространстве, помещение балластных цистерн с чистой водой между нефтяными цистернами и т.д. Но в случае обычных однокорпусных танкеров с полной грузоподъемностью до 422 000 тонн и двумя продольными переборками, емкость каждой центральной и бортовой цистерны не должна превышать 30 000 м³ и 15 000

m^3 , соответственно. Для судов с большей грузоподъемностью емкость цистерн постепенно увеличивается до 40 000 m^3 и 20 000 m^3 , соответственно, в случае танкеров с полной грузоподъемностью 1 000 000 тонн.

Конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов, 1972

Принятие: 13 ноября 1972 года

Вступление в силу: 30 августа 1975 года

Данный документ, более известный под названием Лондонской конвенции о сбросе отходов, был принят Межправительственной конференцией по обсуждению Конвенции по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов, которая состоялась в ноябре 1972 года в Лондоне по инициативе Великобритании.

Конвенция вступила в силу 30 августа 1975 года, и на ИМО были возложены секретарские обязанности в ее отношении.

Конвенция имеет глобальный характер и представляет собой еще один шаг в направлении международного контроля и предотвращения загрязнения морской среды. Она запрещает осуществлять сброс некоторых опасных материалов, требует получать специальное предварительное разрешение на сброс ряда других материалов и общее предварительное разрешение на сброс других отходов и материалов.

Термин «сброс» определяется как преднамеренное затопление в море отходов и других материалов с судов, летательных

аппаратов, платформ и других искусственных сооружений, а также преднамеренное затопление самих судов или платформ.

Однако отходы, имеющие место при разведке и разработке минеральных ресурсов морского дна, исключены из сферы действия данного определения. Положения Конвенции также не могут быть применены в том случае, если речь идет о необходимости обеспечить безопасность человеческой жизни или судна при наступлении форс-мажорных обстоятельств.

В соответствии с Конвенцией, договаривающиеся стороны обязуются назначать специальных лиц, в обязанности которых входит выдача разрешений, ведение документации и контроль за состоянием моря.

Остальные статьи направлены на развитие регионального сотрудничества, прежде всего в области контроля и научных исследований.

В Приложениях содержится перечень отходов, не подлежащих сбросу, а также отходов, для сброса которых требуется специальное разрешение. Критерии, на основании которых выдаются такие разрешения, изложены в Приложении III, касающемся характера отходов, особенностей площадки для их сброса и метода их удаления.

Поправки 1978 года (сжигание отходов)

Принятие: 12 октября 1978 года

Вступление в силу: 11 марта 1979 года

Данные поправки затрагивают Приложение I Конвенции и касаются сжигания отходов и других материалов на море.

В. Конвенция международной морской организации (имо)

Поправки 1978 года (споры)

Принятие: 12 октября 1978 года

Вступление в силу: через 60 дней после признания двумя третями договаривающихся сторон

Положение на настоящий момент: признаны 14 государствами

Поскольку данные поправки затрагивают статьи самой Конвенции, они не предполагают применения процедуры «молчаливого признания» и вступят в силу через год после того, как их признают две трети договаривающихся сторон. Эти поправки вводят новый порядок урегулирования споров.

Поправки 1980 года (перечень веществ)

Принятие: 24 сентября 1980 года

Вступление в силу: 11 марта 1981 года

Данные поправки относятся к предыдущим поправкам о сжигании отходов и содержат перечень веществ, которые требуют особого внимания при сжигании.

Поправки 1989 года

Принятие: 3 ноября 1989 года

Вступление в силу: 19 мая 1990 года

Данные поправки предписывают порядок выдачи разрешений, предусмотренных Приложением III. Прежде чем выдать такое разрешение, необходимо определить, позволяют ли доступные научные данные точно оценить возможные последствия сброса.

в соответствии с Протоколом 1978 года (MARPOL 73/78)

Данный документ объединяет в себе два договора, принятых в 1973 и 1978 годах. Хотя в настоящее время они представляют собой единый документ, в настоящем Приложении он рассматривается под двумя заголовками, что призвано отразить его эволюцию.

Международная конвенция по предотвращению загрязнения моря с судов, 1973

Принятие: 2 ноября 1973 года

Вступление в силу: 2 октября 1983 года

Несмотря на меры, принятые ИМО в области предотвращения нефтяного загрязнения, чреватые серьезными последствиями успехи современной промышленности вскоре поставили вопрос о необходимости дальнейших мероприятий.

Ввиду этого, Ассамблея ИМО в 1969 году решила созвать международную конференцию для подготовки приемлемого международного соглашения, которое бы наложило ограничения на загрязнение моря, суши и воздуха с судов. Такая конвенция была принята в ноябре 1973 года.

Конвенция охватывает все технические аспекты загрязнения с судов, за исключением затопления отходов в море, и включает в сферу своего действия суда всех типов, хотя и не применима в случае загрязнения в связи с разведкой и разработкой минеральных ресурсов на морском дне.

В Конвенцию входят два Протокола - по сообщениям о происшествиях, связанных с вредными веществами, и по арбитраж-

Международная конвенция по предотвращению загрязнения моря с судов, 1973, с учетом поправок, внесенных в нее

ному разбирательству - и пять Приложений, содержащих требования по предотвращению различных форм загрязнения, таких как:

- (а) загрязнение нефтью;
- (б) загрязнение токсичными жидкими веществами, перевозимыми на наливных судах;
- (в) загрязнение вредными веществами, перевозимыми в пакетах, съемных цистернах, грузовых контейнерах, автоцистернах или железнодорожных цистернах;
- (г) загрязнение сбросами бытовых отходов с судов.
- (д) загрязнение от канализационных стоков кораблей; и

Основные положения Конвенции 1973 года, дополненные соответствующими решениями Конференции, приводятся в обобщенном виде в следующих параграфах.

Приложение I: Предотвращение загрязнения нефтью
Вступление в силу: 2 октября 1983 года

Конвенция сохранила старые критерии для слива нефти, предусмотренные поправками 1969 года к Международной конвенции по предотвращению загрязнения моря нефтью 1954 года (см. выше), не внеся в них существенных изменений, за исключением того, что максимальный объем слива нефти, разрешенный новым танкерам во время плавания с использованием балластной системы, был уменьшен с 1/15 000 грузоподъемности судна до 1/30 000 веса перевозимого груза. Эти критерии относятся в равной степени как к стойким (темным), так и к нестойким (светлым) нефтяным маслам.

Новой и важной чертой Конвенции 1973 года явилась концепция «специальных зон», которые считаются настолько уязвимыми в отношении нефтяного загрязнения, что слив нефти в них был полностью запрещен, за некоторыми незначительными и четко оговоренными исключениями. К таким специальным зонам прежде всего относятся Средиземное море, Черное море, Балтийское море, Красное море и Персидский залив.

Конвенция предусматривает, что все перевозящие нефть суда должны при необходимости удерживать нефтеводяные отходы на борту с помощью системы «налива танкеров сверху» или для последующего слива в береговые приемные устройства.

Это требует оснащения судов соответствующим оборудованием, в том числе системой контроля и регулирования слива нефти, оборудованием для отделения нефти от воды и фильтровальной системой, отстойными танками, илосборниками, приспособлениями для перекачивания нефти.

Новые нефтеналивные суда (т.е. те, заказ на строительство которых был размещен после 31 декабря 1975 года) с полной грузоподъемностью 70 000 тонн и выше должны быть оснащены изолированными балластными цистернами, достаточно большими для того, чтобы можно было обеспечить надлежащую рабочую осадку, не прибегая к перевозке водяного балласта в грузовых нефтяных цистернах.

Во-вторых, новые нефтеналивные суда должны проектироваться с соблюдением некоторых требований по делению судна на отсеки и остойчивости поврежденного судна, так чтобы в любом нагруженном состоянии они смогли уцелеть, получив повреждение в результате столкновения или посадки на мель.

В. Конвенция международной морской организации (имо)

Приложение II: Борьба с загрязнением токсичными жидкими веществами Вступление в силу: 6 апреля 1967 года

Приложение II подробно излагает критерии для выдачи разрешения на слив и меры по борьбе с загрязнением токсичными жидкими веществами, перевозимыми на наливных судах.

Специалистами было оценено около 250 веществ, которые вошли в перечень, прилагаемый к Конвенции. Слив их остатков разрешен только в приемные устройства и в случае соблюдения требований по их концентрации и состоянию (которые варьируются в зависимости от категории веществ). В любом случае, слив остатков, содержащих токсичные вещества, не разрешен ни при каких условиях на расстоянии менее 12 миль от ближайшей суши. Более строгие ограничения относятся к Балтийскому и Черному морям.

Приложение III: Предотвращение загрязнения вредными веществами, перевозимыми в пакетах, грузовых контейнерах, съемных цистернах, автоцистернах или железнодорожных цистернах

Вступление в силу: 1 июля 1992 года

Это первое из Приложений, которое является необязательным для договаривающихся сторон. Государства, ратифицирующие Конвенцию, должны признать Приложения I и II, но они могут не признавать три других приложения. Как следствие, для выполнения условий, от которых зависит вступление в силу этого последнего Приложения, требуется гораздо больше времени.

Приложение III содержит общие требования к принятию подробных стандартов в

отношении упаковки, маркировки, снабжения соответствующими наклейками и табличками, документации, укладки, количественных ограничений, исключений и уведомлений о предотвращении загрязнения вредными веществами.

Для того, чтобы облегчить соблюдение требований данного Приложения, в Международный кодекс об опасных морских товарах были внесены изменения и дополнения с целью включить в него морские загрязняющие вещества. Поправки к Кодексу вступили в силу 1 января 1991 года.

Приложение IV: Предотвращение загрязнения сточными водами

Вступление в силу: через 12 месяцев после ратификации 15 государствами, на долю которых приходится не менее 50% общего мирового флота торговых судов

Положение в настоящий момент: признано 34 государствами, на долю которых приходится 37% тоннажа общего мирового флота торговых судов

Второе из трех необязательных Приложений содержит требования к борьбе с загрязнением моря сточными водами.

Приложение V (бытовые отходы)

Вступление в силу: 31 декабря 1988 года

Данное Приложение описывает различные виды бытовых отходов и предписывает, на каком расстоянии от берега и каким способом они могут сбрасываться. Для ряда «специальных зон» предусмотрены гораздо более строгие требования к затоплению бытовых отходов. Возможно, самой важной особенностью этого Приложения является запрет, налагаемый им на затопление в море всех видов пластмасс.

Контроль за соблюдением

Любое нарушение Конвенции в пределах юрисдикции какой-либо из договаривающихся сторон подлежит наказанию либо в соответствии с законами этой стороны, либо по законам государства флага. В этом отношении, «юрисдикция» из десяти пунктов в Конвенции должна быть недействительной в свете международного права, действующего на момент применения и толкования Конвенции.

За исключением самых малых судов, суда, выходящие в международное плавание, должны иметь на борту юридически действительное международное свидетельство, которое может быть принято в иностранных портах как достаточное при отсутствии опровержения доказательство того, что данное судно соответствует предусмотренным Конвенцией требованиям.

Если, однако, существуют веские основания полагать, что состояние судна или его оборудования в значительной степени не соответствует данным, приведенным в свидетельстве, или если судно не имеет такого юридически действительного свидетельства, проводящие проверку власти имеют право задерживать судно, пока не убедятся в том, что оно может выйти в море не представляя чрезмерной угрозы для морской среды.

В соответствии со статьей 17, договаривающиеся стороны берут на себя обязательство оказывать содействие - после консультаций с другими международными органами и в рамках Программы ООН по окружающей среде (ЮНЕП) - тем сторонам, которые запросят у них техническую помощь для различных целей, таких как обучение, поставка оборудования, научные исследования или борьба с загрязнением морской среды.

Протокол 1978 года

Принятие: 17 февраля 1978 года

Вступление в силу: 2 октября 1983 года

Международная конференция по безопасности наливных судов и предотвращению загрязнения, проходившая 6-17 февраля 1978 года, закончилась принятием ряда важных мер, в том числе Протоколов к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года и к Международной конвенции по предотвращению загрязнения моря с судов 1973 года. Участники Конференции решили, что Протокол к первой конвенции следует рассматривать как отдельный документ, который должен вступить в силу после Конвенции, в дополнение к которой он был принят.

Однако в отношении Международной конвенции по предотвращению загрязнения судов с моря был избран иной подход. В то время главные проблемы, задерживающие ратификацию Конвенции, были связаны с Приложением II. Предусмотренные Конференцией изменения затрагивали в основном Приложение I, и поэтому было решено принять согласованные изменения и одновременно предоставить договаривающимся государствам отсрочку в выполнении Приложения II на три года с момента вступления в силу Протокола (т.е. до 2 октября 1986 года). Ождалось, что к тому времени технические проблемы будут решены.

Протокол вносит ряд изменений в Приложение I Конвенции. Изолированные балластные цистерны теперь требуются на всех новых танкерах с полной грузоподъемностью от 20 000 тонн и выше (в Кон-

В. Конвенция международной морской организации (ИМО)

венции такие цистерны требовались только на судах с полной грузоподъемностью от 70 000 тонн и выше). Протокол также требует, чтобы изолированные балластные цистерны были размещены таким образом, чтобы в случае столкновения или посадки судна на мель они смогли защитить цистерны с грузом.

Другое важное нововведение касается метода промывки сырой нефтью, который был незадолго до этого разработан в нефтяной промышленности и уже продемонстрировал свои преимущества. В соответствии с этим методом, цистерны промываются не водой, а сырой нефтью, т.е. самим грузом. Промывка сырой нефтью принимается в качестве альтернативы изолированным балластным цистернам на уже существующих танкерах и является дополнительным требованием на новых танкерах.

Существующим танкерам, перевозящим сырую нефть, было разрешено применять и третий возможный вариант в течение 2-4 лет с момента вступления в силу Международной конвенции по предотвращению загрязнения моря с судов 1973/1978 года. Этот вариант, известный под названием «специальных чистых балластных цистерн», представляет собой порядок, при котором танкер перевозит в качестве балласта исключительно воду. Это обходится дешевле, чем система изолированных балластных цистерн в чистом виде, так как в ней применяется существующее оборудование для перекачивания. Но по истечении периода отсрочки танкеры будут обязаны использовать остальные системы.

Протокол также внес изменения в положения о дренаже и сливе нефти и ввел правила для усовершенствованных систем отгонки.

Некоторые нефтеналивные суда плавают все время по одному маршруту между портами, оборудованными адекватными приемными устройствами. Некоторые другие не используют воду как балласт. Конференция по безопасности танкеров и предотвращению загрязнения признала, что на такие суда не распространяются все требования Конвенции. В результате, они были освобождены от необходимости выполнять требования, связанные с изолированными балластными цистернами, промывкой сырой нефтью и специальными чистыми балластными цистернами.

Не вызывает сомнений тот факт, что эффективность международных конвенций зависит от того, насколько они соблюдаются в действительности, что, в свою очередь, определяется тем, в какой мере осуществляется контроль за их соблюдением. По этой причине Протокол 1978 года ввел более строгие правила в отношении освидетельствования судов и выдачи соответствующих документов.

Такая процедура фактически означает, что Протокол вобрал в себя Конвенцию, в качестве дополнения к которой он был принят. Государства, ратифицирующие Протокол, также должны привести в действие положения Конвенции 1973 года: в отдельном инструменте ратификации последней нет никакой необходимости. Следовательно, Конвенцию 1973 года и Протокол к ней 1978 года следует рассматривать как единый документ, который обычно упоминается как Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973/1978 годов.

Поправки 1984 года

Принятие: 7 сентября 1984 года

Вступление в силу: 7 января 1986 года

Данные поправки затрагивают Приложение I Конвенции и призваны сделать выполнение его положений более легким и эффективным. Они направлены на предотвращение слива нефтеводяных смесей в специальных зонах, а также ужесточают некоторые требования, содержащиеся в Приложении. Но в отдельных случаях эти требования ослаблены при соблюдении определенных условий. Так, в соответствии с поправками, в некоторых ситуациях может быть разрешен слив ниже ватерлинии, например, если это приводит к снижению издержек, уменьшая потребность в дополнительной перекачке.

Поправки 1985 года (Приложение II)
Принятие: 5 декабря 1985 года
Вступление в силу: 6 апреля 1987 года

Данные поправки относятся к Приложению III, в котором речь идет о токсичных жидких веществах (таких, как химические вещества). Поправки принимают в учет технические достижения за время, прошедшее с момента разработки Приложения в 1973 году, а также направлены на упрощение процедуры его осуществления. В частности, эти поправки имеют целью снизить потребность в приемных устройствах для химических отходов и повысить эффективность откачки из грузовых цистерн.

Поправки также делают обязательным соблюдение Международного кодекса по химическим веществам, перевозимым наливом. Это представляется крайне важным, потому что само Приложение касается только процедур слива, в то время как Кодекс содержит требования к перевозке химических веществ. Сам Кодекс также был пересмотрен с учетом требований по борьбе с загрязнением, в результате чего исправленное Приложение должно

стать более эффективным инструментом для сокращения случаев загрязнения в результате аварийных сбросов токсичных веществ.

Поправки 1985 года (Протокол 1)
Принятие: 5 апреля 1985 года
Вступление в силу: 6 апреля 1987 года

Поправки однозначно требуют сообщения обо всех происшествиях, в которых имел место сброс в море вредных веществ в упакованной форме.

Поправки 1987 года
Принятие: декабрь 1978 г.
Вступление в силу: 1 апреля 1989 г.

В поправках был расширен статус Специальной Территории в Приложении I, распространив его на Аденский Залив

Поправки 1989 года (март)
Принятие: март 1989 года
Вступление в силу: 13 октября 1990 года

Одна из групп, в которые можно объединить данные поправки, затрагивает Международный кодекс о конструкции и оснащении наливных судов, перевозящих опасные химические вещества (Кодекс IBC). Кодекс является обязательным для исполнения в соответствии с Международной конвенцией по предотвращению загрязнения моря с судов 1973/1978 годов и Международной конвенцией по охране человеческой жизни на море. Он относится к судам, построенным не ранее 1 июля 1986 года.

Вторая группа поправок касается Международного кодекса о конструкции и оснащении наливных судов, перевозящих

В. Конвенция международной морской организации (имо)

опасные химические вещества (Кодекс ВСН). В обоих случаях поправки включают в себя пересмотренный список химических веществ. Последний Кодекс является обязательным для исполнения в соответствии с Международной конвенцией по предотвращению загрязнения моря с судов 1973/1978 годов, в то время как Международная конвенция по охране человеческой жизни на море не требует его соблюдения.

Третья группа поправок затрагивает Приложение II Международной конвенции по предотвращению загрязнения моря с судов. Перечни химических веществ в Приложениях II и III заменены новыми.

Поправки 1989 года (октябрь)

Принятие: 17 октября 1989 года

Вступление в силу: 18 февраля 1991 года

В соответствии с данными поправками, Северное море было отнесено к «специальным зонам», определенным в Приложении V Конвенции. Это означает ужесточение требований к сбросу бытовых отходов в море с судов.

Поправки 1990 года (согласованная система освидетельствования судов)

Принятие: март 1990 года

Вступление в силу: через шесть месяцев после вступления в силу Протоколов 1988 года к Международным конвенциям по охране человеческой жизни на море и по грузовым маркам

Данные поправки направлены на включение согласованной системы освидетельствования судов и выдачи им соответствующих документов в Международную конвенцию по предотвращению загрязнения моря с судов 1973/1978 годов. Это может

быть сделано с помощью процедуры «молчаливого признания», что невозможно в отношении Международных конвенций по охране человеческой жизни на море и по грузовым маркам.

Поправки 1990 года (Кодекс IBC)

Принятие: март 1990 года

Вступление в силу: в тот же день, что и поправки по согласованной системе проверки и выдачи свидетельств

Данные поправки вводят согласованную систему освидетельствования судов в Кодекс IBC.

Поправки 1990 года (Кодекс ВСН)

Принятие: март 1990 года

Вступление в силу: в тот же день, что и поправки по согласованной системе освидетельствования судов, принятые в марте 1990 года

Данные поправки вводят согласованную систему освидетельствования судов в Кодекс ВСН.

Поправки 1990 года (Приложения I и V)

Принятие: ноябрь 1990 года

Вступление в силу: 17 марта 1992 года

Данные поправки распространяют статус специальных зон в соответствии с Приложениями I и V на Антарктику.

Поправки 1991 года

Принятие: 4 июля 1991 года

Вступление в силу: 4 апреля 1993 года (на основе «молчаливого признания», если только не будут отклонены)

Поправки включают Карибский бассейн в число специальных зон в соответствии с Приложениями V.

Международная конвенция о вмешательстве в открытом море в случае аварий, приводящих к загрязнению нефтью, 1969

Принятие: 29 ноября 1969 года
Вступление в силу: 6 мая 1975 года

Авария судна «Торрей Каньон» в 1967 году поставила под сомнение полномочия государств, предоставленные им в соответствии с международным публичным правом, в отношении происшествий в открытом море. В частности, был поднят вопрос о том, в каких пределах прибрежное государство может принимать меры для защиты своей территории, если морская авария грозит такому государству нефтяным загрязнением, особенно если необходимые меры, по всей вероятности, затронут интересы иностранных судовладельцев, грузовладельцев и даже государств флага.

Стороны пришли к общему выводу о необходимости нового режима, который, признавая потребность в некотором вмешательстве со стороны государства в случае серьезной чрезвычайной ситуации в открытом море, одновременно ограничил бы его право, чтобы защитить законные интересы других сторон. Конференция по рассмотрению такого режима состоялась в 1969 году в Брюсселе.

Участники Конференции приняли Конвенцию о вмешательстве в открытом море в случае аварий, приводящих к загрязнению нефтью, которая подтвердила право прибрежного государства на принятие таких мер в открытом море, какие могут

быть необходимы для предотвращения, смягчения или ликвидации опасности загрязнения нефтью в результате морской аварии, если такая опасность угрожает прибрежной полосе этого государства или другим его интересам. Однако прибрежное государство имеет право принимать только такие меры, которые действительно необходимы, и после соответствующих консультаций с заинтересованными странами, в том числе государством или государствами флага, под которым плавает судно или суда, попавшие в аварию, владельцами таких кораблей или перевозимых на них грузов и, по возможности, с независимыми экспертами, назначенными специально для этой цели. Если прибрежное государство принимает меры, выходящие за разрешенные Конвенцией границы, оно обязано выплатить компенсацию за любой ущерб, причиненный такими мерами. Конвенция также предусматривает порядок урегулирования споров, возникающих в связи с ее применением.

Конвенция применима ко всем морским судам, за исключением военных кораблей или иных судов, принадлежащих государству или управляемых им, которые используются на правительственной службе в некоммерческих целях.

Протокол 1973 года
Принятие: 2 ноября 1973 года
Вступление в силу: 30 марта 1983 года

Конвенция 1969 года о вмешательстве в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению нефтью, включала в сферу своего действия только аварии, связанные с загрязнением нефтью. Ввиду растущего объема перевозок других веществ, прежде всего химических, некоторые из которых в случае утечки могли бы создать серьезную опасность для морской среды,

В. Конвенция международной морской организации (ИМО)

Брюссельская конференция 1969 года признала необходимость распространения действия Конвенции на другие вещества.

После подробного изучения данной проблемы в Комитете по правовым вопросам был подготовлен проект статей документа, распространяющего применение Конвенции на вещества, отличные от нефти. Этот проект был представлен на рассмотрение Лондонской конвенции по загрязнению морской среды 1973 года.

Конференция приняла протокол о вмешательстве в открытом море в случаях загрязнения веществами, отличными от нефти. Этот протокол включил в сферу режима Конвенции 1969 года вещества, которые либо перечислены в Приложении к Протоколу, либо имеют характерные особенности, мало отличающиеся от особенностей приведенных в перечне веществ.

Международная конвенция по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству, 1990

Принятие: 30 ноября 1990 года

Вступление в силу: через 12 месяцев после признания 15 государствами

Положение на настоящий момент: не получено ни одного признания

В июне 1989 года участники конференции ведущих индустриальных государств в Париже обратились к ИМО с призывом разработать дополнительные меры по предотвращению загрязнения с судов. В ноябре того же года этот призыв был поддержан Ассамблейей ИМО и началась работа над проектом новой конвенции.

Эта Конвенция имеет своей целью создание общемировой системы международного сотрудничества в борьбе с наиболее крупными случаями или угрозами загрязнения морской среды. Стороны, подписавшие Конвенцию, будут обязаны разработать, на внутригосударственном уровне или во взаимодействии с другими странами, мероприятия на случай аварии, ведущей к загрязнению моря. Суда должны иметь на борту судовые планы мероприятий на случай внезапного загрязнения нефтью, содержание которых будет разработано ИМО.

Суда обязаны сообщать о случаях загрязнения береговым властям, после чего последние предпринимают действия, подробно описанные в Конвенции. Конвенция предусматривает создание складов оборудования для борьбы с разливами нефти, проведение учений по борьбе с такими разливами и разработку детальных планов мероприятий в случае загрязнений. Стороны, участвующие в Конвенции, должны оказывать содействие друг другу в чрезвычайных ситуациях в связи с загрязнениями, причем за такое содействие предусмотрена денежная компенсация.

Конвенция предусматривает, что ИМО будет играть важную координирующую роль в ее осуществлении.

Ответственность и компенсация

Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью, 1969

Принятие: 29 ноября 1969 года

Вступление в силу: 19 июня 1975 года

Другой важный правовой вопрос, вставший со всей остротой в связи с аварией судна «Торрей Каньон», касался основания и меры ответственности владельца судна или груза за ущерб, понесенный государством или другими лицами в результате морской аварии, ведущей к загрязнению нефтью.

Конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью имеет своей целью гарантировать, что лица, понесшие убытки в результате нефтяного загрязнения, вызванного аварией перевозящего нефть судна, получат адекватную денежную компенсацию.

Конвенция возлагает всю ответственность за такой ущерб на владельца судна, с которого произошла утечка или слив нефти.

Не считая ряда конкретных исключений, данная ответственность является объективной; доказывание того, что каждый конкретный случай подпадает под одно из исключений, является обязанностью владельца. Однако за исключением тех случаев, когда владелец действительно виноват в имевшем место загрязнении, он может свести свою ответственность в отношении каждого случая к сумме, незначительно превышающей 125 американских долларов за каждую тонну валовой регистровой вместимости судна, при этом максималь-

ная денежная ответственность за каждый случай составляет 14 миллионов американских долларов.*

Конвенция требует, чтобы суда, входящие в сферу ее действия, были застрахованы на сумму, эквивалентную полной ответственности владельца за один случай загрязнения.

Конвенция применима ко всем морским судам, действительно перевозящим нефть в качестве наливного груза, но лишь те суда, которые перевозят более 2000 тонн нефти, обязаны быть застрахованы против убытков в результате загрязнения нефтью.

Это не относится к военным кораблям или другим судам, принадлежащим или управляемым государством и состоящим в момент загрязнения на правительственной некоммерческой службе. Однако Конвенция применима, в той части, которая касается ответственности и юрисдикции, к судам, принадлежащим государству и используемым в коммерческих целях. Единственное исключение в отношении таких судов состоит в том, что от них не требуется наличие страхового полиса. Вместо этого они могут предъявить регистрационное свидетельство, выданное соответствующим государственным органом, в котором говорится, что обязательства судна по дан-

* В качестве счетной денежной единицы Конвенции 1969 года и 1971 года принимали «Пуанкарэ» или «золотой» франк. В Протоколах 1984 года используются Специальные права заимствования (СПЗ), определенные Международным валютным фондом. В целях удобства, в настоящем обзоре применяются приблизительные долларовые эквиваленты соответствующих сумм в пересчете по курсу на настоящий момент. Естественно, эти цифры будут изменяться в соответствии с флуктуациями обменного курса.

В. Конвенция международной морской организации (имо)

ной Конвенции обеспечены денежным покрытием.

Протокол 1976 года

Принятие: 9 ноября 1976 года

Вступление в силу: 8 апреля 1981 года

Конвенция о гражданской ответственности 1969 года использовала в качестве счетной денежной единицы «Пуанкаре» - единицу, основанную на «официальной» стоимости золота. Однако опыт показал, что конвертирование этого золотого франка в национальные валюты становилось все более трудным делом. В связи с этим, в 1976 году был принят Протокол к Конвенции, предусматривающий новую счетную денежную единицу, основанную на Специальных правах заимствования (СПЗ), как они определены Международным валютным фондом (МВФ). Что касается тех стран, которые не являются членами МВФ и законы которых не допускают использования СПЗ, Протокол предусматривает для них альтернативную денежную единицу, основанную, как и прежде, на золоте.

Протокол 1984 года

Принятие: 25 мая 1984 года

Вступление в силу: через 12 месяцев после признания 10 государствами, в том числе 6 государствами, суммарный танкерный флот которых имеет валовую регистровую вместимость не менее 1 000 000 длинных тонн

Положение на настоящий момент: признан 7 государствами

Хотя система компенсации, установленная в соответствии с Международной конвенцией о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года и Международной конвенцией о создании Международного фонда для компенсации

ущерба от загрязнения нефтью 1971 года, оказалась очень полезной, к середине 80-х годов стало ясно, что пределы ответственности были слишком низкими для предоставления адекватной компенсации в случае крупного загрязнения.

Протокол к Конвенции о гражданской ответственности устанавливает, что суда с вместимостью до 5000 длинных тонн могут ограничить свою ответственность 3,12 миллионами американских долларов, в то время как для судов с большей вместимостью эта предельная сумма возрастает пропорционально их вместимости, достигая 62 миллионов американских долларов в случае судов с вместимостью 140 000 длинных тонн и выше.

Протокол 1984 года предусматривает новую упрощенную процедуру изменения пределов ответственности, устанавливаемых этим Протоколом.

Международная конвенция о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью, 1971

Принятие: 18 декабря 1971 года

Вступление в силу: 16 октября 1978 года

Хотя Конвенция о гражданской ответственности 1969 года ввела в действие эффективный механизм, обеспечивающий выплату компенсации за ущерб от загрязнения нефтью, она не решила в полной мере те правовые, финансовые и другие вопросы, которые были подняты во время Конференции.

Некоторые государства возражали против установленного режима, так как этот режим был основан на объективной ответственности (независимо от наличия вины)

судовладельца за ущерб, который он не мог предвидеть, и, следовательно, означал существенный отход от традиционного морского права, основанного на ответственности при наличии вины. С другой стороны, некоторые государства считали, что принятые пределы ответственности могут оказаться недостаточными в случаях загрязнения нефтью в результате аварий крупных танкеров. Эти государства настаивали на неограниченной компенсации или очень высоком предельном значении.

В свете всех этих оговорок, Брюссельская конференция 1969 года обсудила компромиссное предложение о создании международного фонда, в который могли бы обращаться все стороны, участвующие в грузовых перевозках, для решения проблем двойкого характера. С одной стороны, фонд мог бы освободить судовладельца от бремени, возложенного на него требованиями новой конвенции, а с другой стороны - предоставить дополнительную компенсацию лицам, пострадавшим от загрязнения, если компенсация в соответствии с Конвенцией о гражданской ответственности 1969 года оказалась слишком низкой или получить ее так и не удалось.

Конференция рекомендовала ИМО подготовить такую схему. В соответствии с этими рекомендациями, Комитет по правовым вопросам разработал проект статей Конвенции, которая затем была принята на конференции, состоявшейся в Брюсселе. Эта конвенция носит характер дополнения к Конвенции о гражданской ответственности 1969 года.

Конвенция о создании Фонда имеет следующие цели:

1. Предоставить компенсацию за ущерб от загрязнения в той степени, в которой защита интересов потерпевшего от загрязнения, предусмотренная Конвенцией

о гражданской ответственности 1969 года, оказывается недостаточной.

2. Освободить судовладельцев от финансовой ответственности, возлагаемой на них Конвенцией о гражданской ответственности 1969 года. Такое освобождение зависит от выполнения определенных условий, призванных обеспечить соблюдение Конвенции по охране человеческой жизни на море и других конвенций.

3. Обеспечить выполнение других целей Конвенции.

В соответствии с первой из декларированных целей, Фонд обязуется выплачивать компенсацию государствам и лицам, пострадавшим от загрязнения, если они не могут получить компенсацию за нанесенный им ущерб от владельца судна, на котором имела место утечка нефти, или если размер компенсации, выплаченной таким судовладельцем, является недостаточным для покрытия всех понесенных убытков.

В соответствии с Конвенцией о создании Фонда, потерпевшие от загрязнения нефтью имеют право на получение компенсации, превышающей размер ответственности судовладельца. Однако обязательства Фонда ограничиваются такими пределами, при которых общая сумма, выплачиваемая потерпевшему судовладельцем и Фондом, не превышает 30 миллионов американских долларов за каждый случай загрязнения. Следовательно, действительная максимальная ответственность Фонда за каждый случай ограничена 16 миллионами американских долларов.

Однако в случае отсутствия ответственного по закону судовладельца или его неспособности отвечать по своим обязательствам, Фонд будет обязан выплатить полную сумму причитающейся потерпевшему

В. Конвенция международной морской организации (имо)

компенсации. В некоторых обстоятельствах максимальная ответственность Фонда может возрасти до 60 миллионов американских долларов за каждый случай загрязнения.

За несколькими исключениями, Фонд будет обязан выплатить компенсацию потерпевшим от загрязнения нефтью, которые не могут получить адекватную или вообще какую-либо компенсацию от судовладельца в соответствии с Конвенцией 1969 года.

Обязательства Фонда по выплате компенсации ограничены ущербом от загрязнения нефтью, понесенным на территориях, включающих в себя территориальные моря договаривающихся государств. Фонд также обязан выплачивать компенсацию в отношении мер, принимаемых договаривающимся государством за пределами своей территории.

Фонд также может предоставить помочь договаривающимся государствам, которые пострадали от загрязнения нефтью или которым угрожает опасность такого загрязнения, если последние намерены принять меры по борьбе с этим загрязнением. Указанная помощь может принять форму предоставления обученного персонала, материалов, кредитов или другого содействия.

В связи со своей второй главной задачей, Фонд обязуется возмещать судовладельцу или его страхователю часть денежной ответственности судовладельца в соответствии с Конвенцией о гражданской ответственности. Размер этой части эквивалентен 100 американским долларам за каждую тонну нефти или 8,3 миллиона американских долларов, в зависимости от того, какая величина окажется меньше.

Фонд не обязан возмещать убытки судовладельца, если ущерб был нанесен вслед-

ствие его умышленного неправомерного поведения или если авария была вызвана, хотя бы частично, несоблюдением определенных конвенций со стороны судна.

Конвенция содержит положения, определяющие порядок заявления исков, права и обязанности, а также пределы юрисдикции.

Взносы в Фонд должны делаться всеми лицами договаривающихся государств, получающими нефть по морю. Организация Фонда состоит из Ассамблеи государств; Секретариата, во главе которого стоит директор, назначаемый Ассамблей; и Исполнительного комитета.

Протокол 1976 года

Принятие: 19 ноября 1976 года

Вступление в силу: через 90 дней после признания 8 государствами, которые в предыдущем календарном году получили в сумме 750 миллионов тонн нефти

Положение на настоящий момент: признан 19 государствами (на долю которых приходится около 75% общего количества полученной нефти)

В Конвенции о создании Фонда 1971 года использовалась та же счетная денежная единица, что и в Конвенции о гражданской ответственности 1969 года, т.е. «франк Пуанкаре». По аналогичным причинам, Протокол предусматривает использование счетной денежной единицы, основанной на специальных правах займаствования (СПЗ), как они определены Международным валютным фондом (МВФ).

Протокол 1984 года

Принятие: 25 мая 1984 года

Вступление в силу: через 12 месяцев после признания не менее, чем 8 государствами, которые в предыдущем календарном

Конвенция международной морской организации (имо) В.

году получили в сумме по меньшей мере 600 миллионов тонн нефти

Положение на настоящий момент: признан двумя государствами

Протокол прежде всего призван повысить пределы ответственности, предусмотренные Конвенцией, и таким образом дать потерпевшим от загрязнения нефтью право на получение большей компенсации.

Максимальный размер основного покрытия (в том числе предусмотренного Конвенцией о гражданской ответственности) будет ограничен суммой в 140 миллионов американских долларов. Но если общее количество нефти, полученное тремя договаривающимися государствами, составляет не менее 600 миллионов тонн, максимальный размер компенсации будет увеличен до 208 миллионов американских долларов.

Протокол также предусматривает новую упрощенную процедуру повышения размеров ответственности.

Конвенция о гражданской ответственности в области морской перевозки ядерных материалов, 1971

Принятие: 17 декабря 1971 года

Вступление в силу: 15 июля 1975 года

В 1971 году ИМО, во взаимодействии с Международным агентством по атомной энергии (МАГАТЭ) и Европейским агентством по ядерной энергии Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), созвала Конференцию, на которой была принята Конвенция, регулирующая ответственность за нанесение

ущерба, вызванного морской перевозкой ядерных материалов.

Основной целью данной Конвенции является урегулирование конфликтов и трудностей, возникающих, когда к случаям загрязнения ядерными веществами одновременно применяется несколько морских конвенций, предусматривающих ответственность судовладельца, а также других конвенций, возлагающих ответственность за утечку радиоактивных материалов на операторов ядерных установок, являющихся отправителями или получателями ядерного груза, вызвавшего загрязнение.

Конвенция 1971 года предусматривает, что лицо, которое при любых иных обстоятельствах подлежало бы ответственности за ущерб, причиненный ядерным загрязнением, должно быть освобождено от ответственности, если оператор ядерной установки также подлежит ответственности за такой ущерб в силу Парижской конвенции об ответственности третьей стороны в области ядерной энергии от 29 июля 1960 года, или Венской конвенции о гражданской ответственности за ущерб от ядерного загрязнения от 21 мая 1963 года, или национального закона, который предоставляет сходную защиту лицам, пострадавшим от ядерного загрязнения.

Афинская конвенция о перевозке морем пассажиров и их багажа, 1974

Принятие: 13 декабря 1974 года

Вступление в силу: 28 апреля 1987 года

Конференция, проходившая в 1974 году в Афинах, приняла Афинскую конвенцию о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года.

B. Конвенция международной морской организации (имо)

Данная Конвенция призвана соединить и привести в соответствие две Брюссельские конвенции, касающиеся пассажиров и их багажа, принятые в 1961 и 1967 годах.

Конвенция устанавливает режим ответственности за ущерб, причиненный пассажирам, перевозимым морскими судами. Она возлагает на перевозчика ответственность за ущерб или убытки, понесенные пассажиром, если происшествие, ставшее причиной убытков, имело место в ходе перевозки и было вызвано виной или небрежностью перевозчика.

Однако перевозчик может ограничить свою ответственность, если только он не действовал со злым умыслом или по небрежности, отдавая себе отчет в том, что такая небрежность вполне может привести к ущербу. В случае смерти пассажира или полученных им телесных повреждений, предельная величина ответственности устанавливается в размере 55 000 американских долларов для одной перевозки.

Что касается утери или повреждения багажа, предельная величина ответственности перевозчика может варьировать в зависимости от того, какой именно багаж был утерян или поврежден: багаж, хранившийся в каюте, или транспортное средство и/или багаж, хранившийся в нем, или какой-либо иной багаж.

Протокол к Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года

Принятие: 19 ноября 1976 года
Вступление в силу: 30 апреля 1989 года

В качестве счетной денежной единицы в Афинской конвенции также использовался «франк Пуанкаре», основанный на «официальной» стоимости золота.

Протокол к Конвенции предусматривал те же самые положения, что и Протоколы к Конвенциям о создании Фонда 1971 года и о гражданской ответственности 1976 года, был соответствующим образом принят в ноябре 1976 года.

Протокол 1990 года

Принятие: 30 марта 1990 года

Вступление в силу: через 90 дней после признания 10 государствами

Положение на настоящий момент: не признан ни одним государством

Главная цель Протокола состоит в повышении размера компенсации, подлежащей выплате в случае смерти или телесного повреждения, до 225 000 американских долларов. Он также устанавливает предельную компенсацию в размере 2322 американских долларов за потерю или повреждение хранившегося в каюте багажа и в размере 12 900 американских долларов за потерю или повреждение транспортного средства.

Протокол предусматривает, что последующие изменения предельных размеров компенсации будут вноситься на основе процедуры «молчаливого признания».

Конвенция об ограничении ответственности по морским искам, 1976

Принятие: 19 ноября 1976 года
Вступление в силу: 1 декабря 1986 года

Данная Конвенция заменяет собой Международную конвенцию об ограничении ответственности владельцев морских су-

дов, подписанную в 1957 году в Брюсселе. Она вступила в силу в 1968 году.

В соответствии с Конвенцией, предельный размер ответственности по обеспеченным искам значительно повысился, в некоторых случаях - на 250-300%. Предельный размер ответственности особо оговорен для исков двух типов: исков в случае гибели или телесного повреждения и имущественных исков (таких, как иски о возмещении убытков, причиненных другим судам, имуществу или портовым сооружениям).

В отношении личных исков, ответственность для судов с вместимостью не более 500 тонн ограничивается 330 000 счетных денежных единиц (400 000 американских долларов). Для судов с большей вместимостью при расчете величины иска будут использоваться следующие дополнительные суммы:

- На каждую тонну в случае судов с вместимостью от 501 до 3000 тонн - 600 американских долларов (приблизительно)
- На каждую тонну в случае судов с вместимостью от 3001 до 30 000 тонн - 400 американских долларов
- На каждую тонну в случае судов с вместимостью от 30 001 до 70 000 тонн - 300 американских долларов
- На каждую тонну в случае судов с вместимостью выше 70 000 тонн - 200 американских долларов

Для других исков предельная ответственность устанавливается в размере 200 000 американских долларов в случае судов, вместимость которых не превышает 500 тонн. В случае судов с большей вместимостью дополнительные суммы таковы:

- На каждую тонну в случае судов с вместимостью от 501 до 30 000 тонн - 200 американских долларов
- На каждую тонну в случае судов с вместимостью от 30 001 тонн до 70 000 тонн - 150 американских долларов
- На каждую тонну в случае судов с вместимостью выше 70 000 тонн - 100 американских долларов

Предельные размеры ответственности в Конвенции выражаются в счетных денежных единицах. По своей величине эти единицы эквивалентны специальным правам заимствования (СПЗ), как они определены Международным валютным фондом (МВФ), хотя государства, которые не являются членами МВФ или законы которых не допускают использования СПЗ, могут продолжать пользоваться старым золотым франком (который в Конвенции упоминается как «денежная единица»).

Конвенция предусматривает практически нерушимую систему ограничения ответственности. Она гласит, что лицо не может ограничить свою ответственность, только «если доказано, что причиной убытков явились его личные действия или бездействие, совершенные с намерением нанести эти убытки, или небрежность, допущенная с полным осознанием того, что она вполне может привести к убыткам».

В. Конвенция международной морской организации (ИМО)

Другие вопросы

Конвенция по облегчению международного морского движения, 1965

Принятие: 9 апреля 1965 года
Вступление в силу: 5 марта 1967 года

С начала нынешнего столетия требования статистиков, развитие судоходства и усложнение связанных с ним процедур вели к возникновению все новых и новых органов, занимающихся вопросами захода судов в порт.

В последние десятилетия отсутствие стандартизованных процедур ведения документации создают все большие сложности и препоны в работе как самих моряков, так и береговых властей, что ведет к значительным задержкам в выполнении всех требуемых формальностей. По этой причине ИМО вскоре после своего создания приступила к проработке указанных проблем, результатом чего стало принятие в 1965 году Конвенции об облегчении международного морского движения.

Главные задачи Конвенции состоят в том, чтобы предотвратить ненужные задержки в международном морском движении, поощрять сотрудничество между правительствами и максимально унифицировать формальности и другие процедуры, связанные с морским движением.

Приложение к Конвенции содержит положения, касающиеся прибытия, пребывания и выхода судов и их экипажей из порта, санитарно-карантинных мероприятий и санитарных мер в отношении распространений и животных.

Эти положения подразделяются на Обязательные нормы и Рекомендуемые меры. В

Приложении также приводится перечень документов, которые правительствам следует требовать от судов и их экипажей.

Поправки 1973 года
Принятие: ноябрь 1973 года
Вступление в силу: 2 июня 1984 года

Поправки к Приложению были приняты в 1969 и 1977 годах и вступили в силу в 1977 и 1984 годах, соответственно. Однако внесение существенных изменений и дополнений в Конвенцию оказалось практически невозможным по причине обременительной процедуры внесения поправок, которая требовала их однозначного признания более чем 50% договаривающихся государств. Поправки 1973 года ввели процедуру «молчаливого признания», включенную во многие другие конвенции ИМО.

Поправки 1986 года
Принятие: 7 марта 1986 года
Вступление в силу: 1 октября 1986 года

Новая процедура «молчаливого признания» позволила своевременно обновлять Конвенцию, и поправки, принятые в соответствии с этой процедурой в 1986 году, были прежде всего нацелены на сокращение бюрократической волокиты, в частности на использование методов автоматической обработки данных при ведении документации по судоходству.

Поправки 1987 года
Принятие: сентябрь 1987 года
Вступление в силу: 1 января 1989 года

Данные поправки упрощают требуемую от судов документацию, в том числе списки

экипажей, а также облегчают передвижение судов, следующих для оказания помощи попавшим в аварию судам или со сходными целями.

Поправки 1990 года (май)

Принятие: май 1990 года

Вступление в силу: 1 сентября 1991 года

Данные поправки пересматривают некоторые Рекомендуемые меры и дополняют их новыми, касающимися торговли наркотиками, а также положения стариков и инвалидов. Они призывают к созданию национальных Комитетов содействия мореплаванию, а также затрагивают проблему безбилетных пассажиров и мероприятия по организации потоков движения судов.

Международная конвенция по обмеру вместимости кораблей, 1969

Принятие: 23 июня 1969 года

Вступление в силу: 18 июля 1982 года

Данная Конвенция, принятая ИМО в 1969 году, является первой удачной попыткой введения универсальной системы обмера вместимости.

До принятия этой Конвенции использовались самые разные системы расчета вместимости торговых судов. Хотя все они основывались на методике, разработанной в 1854 году Джорджем Мурсом из Британской торговой комиссии, различия между ними оставались довольно существенными. Ввиду этого, потребность в единой международной системе с годами становилась все более очевидной.

Конвенция по обмеру вместимости 1969 года предусматривает два вида вместимости: валовую регистровую вместимость и чистую регистровую вместимость, которые рассчитываются независимо друг от друга. Валовая регистровая вместимость представляет собой функцию теоретического объема всех закрытых помещений на судне. Чистая регистровая вместимость рассчитывается по формуле, которая является функцией суммарного теоретического объема всех грузовых помещений на судне. Чистая вместимость не должна составлять менее 30% от валовой вместимости. Ождалось, что вступление в силу Конвенции приведет к постепенному исчезновению навесно-палубных судов. Существует только одна чистая регистровая вместимость, и изменять ее разрешается всего лишь один раз в год. Это требование относится к новым судам с момента вступления в силу Конвенции. Под новыми судами понимаются такие суда, у которых были заложены кили или которые находились на сходной стадии строительства в момент или после вступления в силу Конвенции.

Существующим судам, если они не были перестроены, Конвенция разрешила сохранять свою вместимость без изменения в течение 12 лет после ее вступления в силу. Это сделано с целью предоставить судам разумные гарантии в интересах экономического процветания судоходства. С другой стороны, для судна может быть установлена иная, вместимость по желанию судовладельца.

Разработчики Конвенции старались в максимально возможной степени обеспечить, чтобы валовая и чистая регистровые вместимости, рассчитываемые по новой методике, не отличались слишком сильно от их значений, рассчитанных по существующим методам.

B. Конвенция международной морской организации (ИМО)

Конвенция по борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности мореплавания, 1988

Принятие: 10 марта 1988 года
Вступление в силу: 1 марта 1992 года

Главная цель Конвенции состоит в том, чтобы обеспечить принятие необходимых мер по борьбе с лицами, совершающими незаконные акты против судов. Такие акты включают в себя захват судна с применением силы, акты насилия против лиц на борту судна и установка на борту судна устройств, которые могут его привести к его повреждению или уничтожению.

Конвенция обязывает договаривающиеся правительства либо выдавать предполагаемых преступников, либо преследовать их в судебном порядке.

Протокол по борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе, 1988

Принятие: 10 марта 1988 года
Вступление в силу: 1 марта 1992 года

Протокол распространяет требования Конвенции на стационарные платформы, такие как платформы, построенные для разработки нефти и газа на континентальном шельфе.

Международная конвенция о спасании на море, 1989

Принятие: 28 апреля 1989 года

Вступление в силу: через один год после признания 15 государствами

Положение на настоящий момент: признана 2 государствами

Данная конвенция призвана заменить собой документ, принятый в 1910 году в Брюсселе. Она вобрала в себя принцип «без спасения нет вознаграждения», который существует уже в течение многих лет и в наши дни является основой большинства операций по спасанию на море.

Однако этот принцип не принимает в учет компенсацию. Новая Конвенция призвана устранить этот недостаток, предусматривая «специальную компенсацию», которая должна быть выплачена спасателям в случае угрозы для окружающей среды.

Такая компенсация будет состоять из издержек спасателя плюс 30% от этой суммы, если ущерб, нанесенный окружающей среде, удалось минимизировать или предотвратить. Но в некоторых обстоятельствах эта добавка может быть увеличена до 100%.