Содержание

Введение

§1. Правовое регулирование деятельности Береговой охраны США как органа, обеспечивающего безопасность морских пространств

§2. Правовые основы деятельности Департамента морской охраны Японии

§3. Правовые аспекты деятельности ВМФ Австралии как элемента военной организации государства по защите морских пространств Австралии

§4. Правовое регулирование деятельности Береговой охраны Канады в сфере обеспечения безопасности морских пространств

Заключение

Список используемой литературы и источников

# Введение

***Актуальность работы.***

Суверенитет любого государства должен неукоснительно соблюдаться как на суше, так и на воде. Сложная современная экономическая обстановка обнажает недостаточную законодательную базу в области защиты морских пространств и морских биологических ресурсов многих государств.

Предметом серьезной озабоченности всего мирового сообщества является глобальная проблема безопасности мореплавания, требующая объединения усилий различных государств в борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, которые угрожают безопасности людей и имущества, серьезно нарушают морское сообщение и подрывают веру народов мира в безопасность морского судоходства.

Примером этому служат участившиеся случаи морского пиратства. Количество нападений на морские суда со стороны пиратов выросло в минувшем году на 39%, достигнув 406 зафиксированных случаев[[1]](#footnote-1). Более половины инцидентов связаны с действиями сомалийских пиратов.

Как сообщает агентство Рейтер (АР) со ссылкой на Международное Морское Агентство, количество нападений пиратов увеличивается уже четвертый год подряд.

По оценкам агентства, в последней четверти 2009 года пираты переместили свою активность из Аденского залива, где развернута флотилия международных сил, к непатрулируемому восточному побережью Сомали, где с октября зафиксировано 33 нападения на суда и 13 захватов.

Всего за прошлый год пиратами было захвачено 49 судов с 1052 членами команд на борту. Восемь моряков были убиты и 68 получили ранения.

Количество пиратских нападений также выросло и в Южной Америке, где в ушедшем году было зафиксировано 37 подобных инцидентов. Также увеличилось количество пиратских нападений в Бангладеш, Южно-Китайском море и Сингапурском проливе.

Охраной своих водных пространств в различных государствах занимаются как военные структуры, так и гражданские. Из 50-ти исследованных структур береговой охраны 38 являются военными и, как показала практика, именно они наиболее эффективно выполняют возложенные на них задачи. В связи с появлением в морских пространствах такого большого количества угроз особенно возрастает роль уполномоченных органов по противодействию данным угрозам и обеспечению своих национальных интересов.

Большинство государств, имеющих береговую охрану на правах гражданского ведомства, всё чаще и чаще задумываются о передаче этой функции военным, но сложная экономическая обстановка и недостаточность финансирования программ по охране морских пространств заставляют откладывать эти решения на более поздние сроки.

***Цель*** проводимого в данной работе исследования предполагает учёт иностранного опыта правового регулирования вопросов обеспечения национальной безопасности в морских пограничных пространствах тех государств, которые имеют наибольшую площадь территориального моря, исключительной экономической зоны и континентального шельфа. Среди них США (20 918 418 кв.км), Австралия (15 835 100 кв.км), Канада (15 583 747кв.км) и Япония (Россия по данному показателю находится на первом месте - 24 641 873кв.км).

***Задачи***:

1. Выявить на основе анализа особенности правового регулирования деятельности Береговой охраны США, как органа, обеспечивающего безопасность морских пространств;

2. Рассмотреть правовые аспекты деятельности Береговой охраны Канады в сфере охраны морских пространств;

3. Дать характеристику правовым аспектам деятельности ВМФ Австралии как элемента военной организации государства по защите морских пространств Австралии;

4. Раскрыть особенности правового регулирования деятельности Департамента морской охраны Японии.

***Объект работы:*** общественные отношения, складывающиеся в сфере деятельности уполномоченных органов зарубежных государств по охране морских пространств.

***Предмет работы:*** нормы права, регламентирующие деятельность зарубежных правоохранительных органов в сфере охраны морских пространств.

# §1. Правовое регулирование деятельности Береговой охраны США как органа, обеспечивающего безопасность морских пространств

После совершения 11 сентября 2001 г. террористических актов в США была проведена административная реформа, в результате которой на основе объединения ряда служб, действующих в смежных отраслях, было создано суперминистерство[[2]](#footnote-2) - Министерство национальной безопасности США (далее - МНБ США). Это министерство объединило 22 службы и агентства, отвечающие за безопасность, в том числе и Береговую охрану[[3]](#footnote-3). В структуре МНБ США выделяется три агентства, отвечающих за обеспечение пограничной безопасности: Бюро таможни и защиты границ, Бюро иммиграционного и таможенного контроля и Береговая охрана[[4]](#footnote-4).

Данные ведомства ответственны за охрану государственной границы США[[5]](#footnote-5). Достаточно интересным представляется опыт США по результативному использованию средств вышеперечисленных органов. Бюро таможни и защиты границ (далее - БТЗГ США) отвечает за осуществление сельскохозяйственного надзора, миграционного и таможенного контроля в пограничных пунктах пропуска, в том числе и в морских портах, а также за досмотр грузов. В состав этого же Бюро входит отдельное подразделение - Пограничный патруль.

Это подразделение осуществляет патрулирование сухопутных границ США, в том числе и в приморских регионах. На Бюро иммиграционного и таможенного контроля (далее - БИТК США) возложены обязанности по расследованию нарушений миграционного и таможенного законодательства внутри страны, а также проведение мероприятий по борьбе с незаконным ввозом наркотиков. БОХР США является головным ведомством, ответственным за обеспечение национальной безопасности на морских направлениях, в том числе портовой безопасности. Министерство обороны действует в качестве вспомогательного ведомства в данной сфере, однако является основным ведомством, осуществляющим охрану государственного суверенитета на море[[6]](#footnote-6).

Береговая охрана подотчетна напрямую Министру национальной безопасности США. БОХР является одним из пяти видов Вооруженных сил США[[7]](#footnote-7). Функции БОХР США не дублируют функции Военно-морского флота (далее - ВМФ). БОХР США в отличие от других видов Вооруженных сил США не концентрирует свою деятельность исключительно на вопросах национальной обороны, а осуществляет еще три функции - обеспечение безопасности на море, обеспечение исполнения законодательства и защита морской среды[[8]](#footnote-8).

Возложенные на БОХР США задачи она, в отличие от ВМФ США, выполняет не военными, а полицейскими методами, хотя структура данного органа как военной организации позволяет осуществлять их более эффективно и использовать БОХР США в качестве вспомогательного подразделения ВМФ.

В своей деятельности БОХР США руководствуется положениями широкого круга федеральных законодательных актов. При этом и сама БОХР активно занимается разработкой нормативных актов по вопросам обеспечения национальной безопасности на море, которые в последующем принимаются МНБ США.

В §2 тома 14 "Береговая охрана" Свода законов США определены основные обязанности БОХР в открытом море, водах, находящихся под юрисдикцией США, а также над этими пространствами и в подводной среде. К наиболее важным из них можно отнести:

1) обеспечение принудительного исполнения применяемых федеральных законов, а также оказание помощи в обеспечении принудительного исполнения указанных законов;

2) осуществление наблюдения за морскими пространствами с воздуха, проведение мероприятий по пресечению правонарушений в целях обеспечения принудительного исполнения законов США, оказания помощи в обеспечении принудительного исполнения;

3) осуществление различных мероприятий по развитию, укреплению, поддержанию морского судоходства, организации работы ледоколов, спасательных операций, учитывая при этом потребности национальной обороны;

4) поддержание состояния готовности к функционированию в качестве специального подразделения в составе ВМФ США во время войны, включая исполнение обязанностей по управлению морской оборонной зоной. Одним из примеров исполнения обязанностей БОХР является пример у берегов Гватемалы, 23 октября 2009 года Агенты службы США по борьбе с контрабандой наркотиков провели совместную операцию с БОХР. В результате была задержана самодельная подводная лодка, перевозившая кокаин.

Судно было обнаружено в Тихом океане примерно в 280 километрах от берега Гватемалы. На субмарине находились четыре человека, трое колумбийцев и один мексиканец; все они арестованы.

По предварительной оценке, на борту подлодки перевозились 10 тонн кокаина, что является самой крупной конфискованной партией наркотика за всю историю Гватемалы.

Наркокартели безнаказанно промышляют в джунглях на севере Гватемалы, где они получают кокаин из Южной Америки и откуда переправляют его в Мексику. В последнее время мексиканские картели, с которыми на родине ведут усиленную борьбу, предпочитают перемещать свой бизнес в соседнюю Гватемалу.

Напомним, 16 октября сербские спецслужбы задержали крупный груз кокаина - 2,8 тонны. Он был изъят в результате совместной операции управления по борьбе с наркотиками США и сербских спецслужб. По подозрению в причастности к перевозке наркотиков задержаны несколько человек, находившихся на борту судна. Изъятые наркотики были произведены в одной из стран Южной Америки.2,8 тонны кокаина, стоимость которого составляет около 120 млн евро ($180 млн), предназначались для поставки в страны Западной Европы. При розничной продаже стоимость такого количества наркотика могла бы достигнуть 250 млн евро (около $374 млн).

Закон о национальной безопасности США[[9]](#footnote-9), принятый в 2002 г., в разд.888 определяет в общих чертах задачи БОХР США. Одной из примечательных особенностей данного закона является то, что в нем различаются задачи, *связанные с обеспечением БОХР США национальной безопасности и не связанные с таковой (разрядка наша - Н. И.).* Следует обратить внимание на подход американского законодателя к разделению задач БОХР США на подобные группы.

***К задачам, не связанным с обеспечением национальной безопасности, закон относит***: а) обеспечение безопасности судоходства (инспектирование судов в целях проверки соблюдения их технического состояния и мореходных качеств); б) проведение поисково-спасательных работ (оперативное реагирование на сигналы бедствия, полученные с морских судов); в) установка, сохранение и поддержание в исправном состоянии навигационных средств; г) охрана морских живых ресурсов (обеспечение исполнения требований законодательства о рыболовстве); д) защита морской среды (предупреждение и устранение негативных последствий загрязнения морской среды); е) проведение ледокольных операций.

***В свою очередь, к задачам, связанным с обеспечением национальной безопасности относятся***: а) обеспечение безопасности портов, водных путей и побережья (патрулирование вод портов, определение наиболее уязвимых для террористических атак портовых объектов и др.); б) противодействие противоправному ввозу наркотиков (патрулирование в целях воспрепятствования ввозу наркотиков не территорию США морем); в) борьба с нелегальной миграцией (патрулирование морских пространств в целях противодействия въезда на территорию США нелегальных мигрантов); г) поддержание состояния боеготовности своих подразделений; д) обеспечение исполнения требований иных законов (противодействие незаконной перевозке вооружений, нападению на морские суда и др.) [[10]](#footnote-10).

В целях обеспечения безопасности морского судоходства в 2002 г. был принят Закон о безопасности морского судоходства[[11]](#footnote-11). Особое внимание в данном законе уделяется обеспечению безопасности судов и инфраструктуре портов.

В соответствии с положениями Закона о безопасности морского судоходства всем службам БОХР США было поручено разработать до 1 июля 2004 года планы обеспечения безопасности системы транспортных перевозок в водах США, портов и важнейших морских сооружений (всего около 3 200 объектов), а также почти 9 000 грузовых и пассажирских судов, посещающих территориальные воды и порты США. При этом ведется оценка уязвимости важнейших объектов, которые могли бы быть выбраны террористами в качестве целей, организуется патрулирование на фарватерах, в гаванях и акваториях 55 основных портов на катерах с вооруженными командами.

Руководствуясь положениями Закона о безопасности морского судоходства, МНБ США разработало ряд правил[[12]](#footnote-12), касающихся обеспечения безопасности морского судоходства. В частности, глава 33 Свода федеральных правил была дополнена подглавой "Н" (Maritime Security). Ст.104 этой подглавы устанавливает требования к обеспечению безопасности морских судов, в частности, к июлю 2004 г. все владельцы или операторы судов должны были обеспечить нахождение на их судне:

а) одобренный план безопасности судна со всеми изменениями в данном плане и подтверждающее свидетельство от руководителя Морского центра безопасности; б) план безопасности судна, который был передан на утверждение с письмом от руководителя Морского центра безопасности

Хотя ведомственные нормативные предписания содержат в себе детализированные требования, по сути, они требуют от капитанов судов принятия наиболее оптимальных решений относительно обеспечения безопасности своих судов, пассажиров и экипажа[[13]](#footnote-13).

В соответствии с положениями разд.102 Закона о безопасности морского судоходства в целях повышения эффективности деятельности по обеспечению безопасности в морских портах были созданы территориальные комиссии по вопросам морской безопасности. Данные комиссии предназначены для обмена информацией, связанной с вопросами обеспечения портовой безопасности, между заинтересованными ведомствами и организациями. Основной же целью комиссий является оказание помощи руководителю комиссии - капитану порта, которым является офицер БОХР США, - в разработке плана безопасности порта[[14]](#footnote-14).

Исследовав опыт правового регулирования вопросов обеспечения национальной безопасности в морских пограничных пространствах США, представляется возможным сделать следующие выводы.

В связи с большой протяженностью прибрежной полосы, ограниченностью имеющихся у каждого агентства, входящего в структуру МНБ США, сил и средств, для эффективного использования воздушного и морского флота в 2003 году были созданы два специальных министерских совета по авиации и морскому флоту. Эти советы готовят предложения по использованию средств находящихся в распоряжении БОХР, БТЗК и БИТК США. Данные предложения рассматриваются и утверждаются высшим руководством МНБ США, что позволяет избежать дублирования при патрулировании морских и прибрежных районов средствами различных ведомств.

Закон о национальной безопасности США, принятый в 2002 году, определяет в общих чертах задачи БОХР США. Одной из примечательных особенностей данного закона является то, что в нем различаются задачи, связанные с обеспечением БОХР США национальной безопасности (в качестве специального подразделения в составе ВМФ США во время войны) и не связанные с таковой (выполнение задач полицейскими методами).

Резюмируя все вышесказанное, представляется сделать следующие выводы. В целях повышения эффективности деятельности по обеспечению безопасности в морских портах были созданы территориальные комиссии по вопросам морской безопасности. Данные комиссии предназначены для обмена информацией, связанной с вопросами обеспечения портовой безопасности, между заинтересованными ведомствами и организациями.

Кроме того, важной особенностью законодательства США в рассматриваемой сфере является то, что оно обязывает администрации порта разрабатывать планы безопасности порта.

# §2. Правовые основы деятельности Департамента морской охраны Японии

Задачи, решаемые Департаментом морской охраны (ДМО), трансформировались адекватно потребностям японского общества. Департамент морской охраны, как объединенная государственная структура, обеспечивающая безопасность государственной границы и имущества Японии на море, выполняла широкий спектр задач, которые дифференцировались по следующим направлениям:

Задачи, определяемые в мирное время:

охрана территориального моря, континентального шельфа, рыболовной зоны и районов рыбного промысла;

задержание нарушителей границы и нарушителей правил рыболовства;

пресечение нелегального въезда в страну и выезда из нее морским путем японских и иностранных граждан;

контроль за соблюдением международных соглашений по мореплаванию;

оказание помощи судам и самолетам, терпящим бедствие, осуществление поисково-спасательных операций;

поддержание общественного порядка, защита человеческой жизни и имущества на море;

контроль за иностранными судами в территориальном море и внутренних водах, а также следующих в японские порты и из них;

расследование преступлений, аварий и других происшествий на море, в портах и гаванях;

ведение разведки на море (в том числе радиоразведки) и российского побережья;

контрразведывательная работа среди экипажей японских промысловых и иностранных судов, посещающих порты Японии;

пресечение контрабандной деятельности на море;

контроль за японскими рыболовными судами, ведущими промысел в экономических и рыболовных зонах иностранных государств, защита их от преступных посягательств;

гидрографическое и навигационное обеспечение мореплавания, организация соответствующих навигационных служб;

навигационное оборудование побережья, портов и гаваней;

контроль за техническим состоянием гражданских судов и соблюдением ими правил судоходства;

обеспечение проведения океанографических исследований, метеорологических и гидрографических работ;

осуществление контактов с представителями сопредельных государств по вопросам, входящим в компетенцию ДМО (функции иностранного отдела);

охрана окружающей среды, борьба с загрязнением моря;

боевое обеспечение районов проведения учений ВМС Япония, выполнение других специальных задач.

В военное время или при объявлении чрезвычайного положения в условиях резкого обострения военно-политической обстановки задачи для решения ДМО принимали следующий характер:

введение и поддержание установленных режимов (ограничений) в своих районах;

усиленное наблюдение за морской надводной и воздушной обстановкой в зонах ответственности;

несение дозорной службы в прибрежных зонах;

охрана и защита портов, гаваней, рейдов, прибрежных морских коммуникаций (баз);

обеспечение защиты от мин;

выполнение аварийно-спасательных работ, вызванных вторжением противника;

осуществление гидрографическо-навигационного обеспечения действий ВМС;

корабельная и радиотехническая разведка на море.

Объем задач ДМО перманентно расширялся по причине развития международных норм права в области морской деятельности. Этому послужило принятие таких международных документов, как; "Конвенция ООН по морскому праву[[15]](#footnote-15)", "Конвенция по поисково-спасательным работам на море", договора Японии с США по вопросам охраны морских коммуникаций в зонах Тихого и Индийского океанов.

Органы управления ДМО в отношении японских и иностранных судов, находящихся в территориальном море, а также в рыболовной зоне Японии с целью промысла, были наделены рядом полномочий (правами):

останавливать и осматривать суда в море, требовать изменения ими курса;

командиры патрульных кораблей ДМО по результатам осмотра судов-нарушителей, при наличии соответствующих оснований (доказательств) могли возбуждать уголовные дела или налагать на них определенные законодательством денежные штрафы;

запрещать судам выход из порта (в условиях усиления режима);

требовать высадки команды, пассажиров и других лиц, находящихся на судне;

запрещать или ограничивать высадку людей с судна на берег,

снимать груз (багаж) с судна, запрещать или ограничивать его выгрузку;

задерживать суда на карантин на период осмотра, запрещать или ограничивать связь членов команды с берегом и другими судами;

опрашивать капитана судна или его помощника о подготовке и оборудовании судна, требовать предъявления свидетельства регистра на право плавания;

выяснять цель и район плавания судна, а также наличие и характер груза;

требовать от должностных и частных лиц оказания необходимой помощи при выполнении органами УБМ своих обязанностей, связанных с оказанием помощи на море или задержанием преступников, а также в других экстренных случаях;

применять оружие в соответствии со статьей 7 Закона № 1361948 года "Об организации полицейской службы".

Для успешного решения вышеперечисленных задач ДМО при активном финансировании правительства постоянно укрепляло и модернизировало свои морские и авиационные силы. Практически до конца 90-х годов служба строилась по принципу "тотального патрулирования". Такой подход заключался в равномерном расположении сил и средств (специальных патрульных кораблей с вертолетами на борту) для осуществления наблюдения, поиска и спасения на обширных пространствах контролируемой акватории. Другими словами, для повышения эффективности действий, в том числе оперативности ведения поисково-спасательных операций, значительные силы ДМО в превентивном порядке размещались в районах наиболее вероятных (возможных) несчастных случаев и катастроф, связанных с интенсивным движением судов, сложными погодными и географическими условиями, а также активной рыбопромысловой деятельностью[[16]](#footnote-16).

В соответствии с директивой Департамента морской охраны № 24 от 1966 года на подразделения ДМО возложены задачи ведения разведывательной деятельности в интересах охраны границы сил национальной обороны, а также ведения контрразведывательной работы среди экипажей японских промысловых судов. Разведывательную и контрразведывательную работу в ДМО вели охранно-спасательные отделы (ОСО) [[17]](#footnote-17). Задачи охранно-спасательных подразделений в области разведки отражены в приложении 6. В разведывательной работе основное внимание уделялось получению информации о портах и портовых режимах, характеристике береговой полосы и военных объектов на ней, системе охраны границы, а также сведений политического и экономического характера. На сторожевых кораблях морской охраны разведывательные задачи несли командиры кораблей, а непосредственными исполнителями являлись внештатные оперативные группы, возглавляемые, как правило, начальниками радиостанций. В интересах разведки, ДМО активно привлекало агентуру на судах, посещавших советские порты. Сотрудники охранно-спасательных подразделений ДМО всегда принимали участие в разведывательном опросе японских рыбаков, задержанных российской стороной и возвращенных после судебного разбирательства на родину.

береговая охрана морская зарубежная

Пристальное внимание ОСО УБМ уделяли российским судам, заходящим в порты Японии. Как правило, оформление российских судов осуществлялось усиленными нарядами сотрудников УБМ и таможни (до 15-20 человек). На канале международного судоходства сотрудники ОСО основные усилия сосредоточивали на проведении работы по выявлению, предупреждению и пресечению фактов незаконного перемещения через границу оружия, боеприпасов, наркотиков, а также нелегальных мигрантов. Они участвовали в разбирательствах по фактам различного рода правонарушений российских граждан на японской территории, а также осуществляли наблюдение за стоящими у причалов судами.

Сложность и разнообразие задач, выполняемых ДМО, предполагали всестороннее обеспечение и детально организованное взаимодействие всех органов государственной власти, ответственных за безопасность государства в прибрежных районах. По закону № 131 1948 года при выполнении своих функций ДМО и его подразделения осуществляли взаимодействие с полицией, таможенными, иммиграционными службами, силами самообороны, органами рыбоохраны, рыбопромышленными объединениями и корпорациями, соединениями и частями ВМС.

Подобно Министерству национальной безопасности США, управление безопасности на море Японии объединяет несколько департаментов. Интересы безопасности границы и имущества на море Японии осуществляет Департамент морской охраны, выполняющий широкий круг задач. ДМО является объединенной государственной структурой и взаимодействует с полицией, таможенными, иммиграционными службами, силами самообороны, органами рыбоохраны, рыбопромышленными объединениями и корпорациями, соединениями и частями ВМС.

Адекватно потребностям японского общества на ДМО как на государственную структуру возлагаются задачи, в том числе и разведывательные как в мирное, так и в военное время или при объявлении чрезвычайного положения в условиях резкого обострения военно-политической обстановки.

Объем задач ДМО перманентно расширялся по причине развития международных норм права в области морской деятельности. Этому послужило принятие таких международных документов, как "Конвенция ООН по морскому праву", "Конвенция по поисково-спасательным работам на море", договора Японии с США по вопросам охраны морских коммуникаций в зонах Тихого и Индийского океанов.



Военно-морские районы Японии

Органы управления ДМО в отношении японских и иностранных судов, находящихся в территориальном море, а также в рыболовной зоне Японии с целью промысла, были наделены рядом полицейских полномочий для успешного решения вышеперечисленных задач ДМО при активном финансировании правительство постоянно укрепляло и модернизировало свои морские и авиационные силы. Практически до конца 90-х годов служба строилась по принципу "тотального патрулирования". Такой подход заключался в равномерном расположении сил и средств (специальных патрульных кораблей с вертолетами на борту) для осуществления наблюдения, поиска и спасения на обширных пространствах контролируемой акватории. Другими словами, для повышения эффективности действий, в том числе оперативности ведения поисково-спасательных операций, значительные силы ДМО в превентивном порядке размещались в районах наиболее вероятных (возможных) несчастных случаев и катастроф, связанных, с интенсивным движением судов, сложными погодными и географическими условиями, а так же активной рыбопромысловой деятельностью.

# §3. Правовые аспекты деятельности ВМФ Австралии как элемента военной организации государства по защите морских пространств Австралии

Рассмотрим опыт Австралии по охране морских пространств[[18]](#footnote-18). Опыт Австралии полезен в связи с тем, что *в данном государстве отсутствует орган, подобный Береговой охране США (разрядка наша - Н. И.).* В Австралии функции данного органа на море в большей части осуществляются военно-морским флотом (далее - ВМФ). Следует, однако, заметить, что в Австралии отсутствует ведомство, к чьей исключительной компетенции отнесено обеспечение исполнения законодательства в морских пространствах. Эту деятельность осуществляет целая система органов исполнительной власти. Однако ВМФ является одним из ключевых органов, так как располагает наиболее крупным и мощным флотом. Как утверждает И. Ширер, ВМФ довольно часто привлекаются к выполнению задач, связанных с обеспечением исполнения законодательства государства в его морских пространствах[[19]](#footnote-19). В случаях, когда в прибрежном государстве отсутствует Береговая охрана, только ВМФ может стать органом, ответственным за обеспечение исполнения законодательства на море[[20]](#footnote-20). Использование ВМФ в указанных целях приобретает еще большее преимущество в тех случаях, когда государства, в чьей юрисдикции находятся значительные по своей площади морские пространства, сталкиваются с необходимостью противостоять хорошо оснащенным, современным экспедиционным браконьерским флотилиям[[21]](#footnote-21). Основной недостаток применения ВМФ в целях обеспечения исполнения законодательства состоит в том, что основная задача ВМФ заключается все-таки в обеспечении обороны государства. Чрезмерное отклонение от выполнения этой задачи недопустимо. Кроме того, возникают определенные проблемы при решении вопроса о возможности наделения должностных лиц ВМФ полномочиями по применению мер административного воздействия в отношении правонарушителей, особенно граждан своего государства. Это связано с традиционно негативным отношением к применению в отношении граждан Вооруженных Сил этого же государства.

Отмечается, что в Австралии только два федеральных органа имеют возможность обеспечивать исполнение законодательства непосредственно в морских пространствах - это ВМФ и Таможенная служба, в то время как другие органы наделены законом полномочиями на использование средств данных ведомств[[22]](#footnote-22). Австралийский ВМФ решает широкий комплекс задач, не относящихся напрямую к обеспечению обороноспособности страны[[23]](#footnote-23). В Стратегической политике Австралии[[24]](#footnote-24) определены два постоянных направления деятельности ВМФ Австралии, которые не относятся напрямую к обеспечению обороны государства. В частности к ним относятся[[25]](#footnote-25):

1) оказание поддержки при проведении контртеррористических операций;

2) использование уполномоченными гражданскими ведомствами средств ВМФ в целях обеспечения таможенного, миграционного контроля и контроля за соблюдением рыбоохранного и иного законодательства.

Кроме того, в Стратегической политике Австралии отдельно выделены в качестве задач австралийского ВМФ осуществление поисково-спасательных работ; гидрографическое обеспечение; планирование ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций; противодействие незаконной перевозке наркотиков; борьба с пиратством и др.

Стратегическая политика Австралии также определяет и основные задачи Вооруженных Сил Австралии[[26]](#footnote-26):

отражение нападения на Австралию;

защита региональных интересов Австралии;

обеспечение международной безопасности.

Следует заметить, что, несмотря на возложение на ВМФ дополнительных задач, действующее австралийское законодательство далеко не во всех случаях наделяет ВМФ необходимыми для решения этих задач полномочиями. Так, Д. Леттс отмечает, что полномочия австралийского ВМФ при выполнении возложенных на него нетрадиционных, несвойственных для Вооруженных Сил Австралии задач не всегда получают должного правового закрепления[[27]](#footnote-27).

Полномочия ВМФ Австралии по выполнению задач, не связанных с обеспечением обороноспособности государства, определены целым рядом законов. К ним можно отнести Миграционный закон 1958 г. (ст.189, 198A, 198B, 245B, 245C, 245F, 245H) [[28]](#footnote-28), Закон о защите границ 2001 г. [[29]](#footnote-29), Закон об опасных отходах 1989 г. [[30]](#footnote-30), Закон о защите окружающей среды 1981 г. [[31]](#footnote-31), Закон о карантине 1908 г. [[32]](#footnote-32), Закон о нефти 1967 г. [[33]](#footnote-33), Таможенный закон 1901 г. (ст.184A) [[34]](#footnote-34). Закон об управлении рыболовством 1991 г. [[35]](#footnote-35) наделяет определенными полномочиями должностных лиц ВМФ Австралии. В частности, ряд должностных лиц, в том числе и Вооруженных Сил Австралии, наделяются полномочиями по осуществлению контроля и надзора за исполнением рыбоохранного законодательства. Так, в части 6 Закона об управлении рыболовством закреплено их право подъема на борт судна и досмотр судна, в отношении которого имеются подозрения в совершении правонарушения. Кроме того, ВМФ Австралии наделен правом преследования судна, совершившего в морском пространстве Австралии правонарушение. Закон об управлении рыбными ресурсами[[36]](#footnote-36) закрепляет за должностными лицами ВМФ право задержания промысловых судов.

Следует обратить внимание на то, что ВМФ Австралии занимаются исключительно выявлением правонарушений в морских пространствах и конвоированием судов-правонарушителей в порт, остальная часть работы по привлечению правонарушителей к ответственности возлагается на должностных лиц федеральных органов специальной компетенции (рыбоохранные, таможенные и другие органы). Последние также занимаются патрулированием морских пространств, но из-за отсутствия собственных патрульных кораблей либо фрахтуют суда на время у частных лиц, либо пользуются услугами ВМФ.

Террористические атаки 2001 г. вызвали всплеск законодательных инициатив во всех государствах, в том числе и в Австралии. Основной смысл большинства законопроектов состоял в создании условий для упреждения террористических актов. Так, одной из мер, принятых Австралией, стало введение системы идентификации морских судов.

Террористические атаки в сентябре 2001 г. на США оказали определенное влияние и на взгляды австралийских политиков относительно системы органов, обеспечивающих исполнение законодательства на море.

Кроме того, указывается, что существующая в Австралии система контроля за соблюдением законодательства в морских пространствах в целом эффективна. В Австралии существует целый ряд специализированных ведомств, ответственных за обеспечение исполнения законодательства на море и решение таких задач, как: противодействие незаконной перевозке наркотиков; борьба с незаконной миграцией, браконьерством, таможенными, природоохранными правонарушениями; поисково-спасательные работы; обеспечение безопасности морского судоходства. Немаловажную роль в системе органов, ответственных за соблюдением законодательства в морских пространствах, играет специальный орган - Надзор за побережьем.

Надзор за побережьем является специальным подразделением Таможенной службы, подчиняющимся напрямую руководителю этого ведомства. При этом руководителем этого органа является контр-адмирал, командируемый из Вооруженных Сил Австралии. Надзор за побережьем с 1988 г. выполняет авиа - и морское патрулирование морских пространств Австралии преимущественно с целью наблюдения, выявления совершаемых правонарушений и передачи полученной информации заинтересованным ведомствам, к числу которых относятся Министерство по делам иммиграции и национальностей, Служба карантинного надзора, Таможенная служба, Федеральная полиция, органы рыбоохраны, Министерство обороны, Служба морской безопасности, органы охраны окружающей среды. Надзор за побережьем фрахтует у частных компаний на долговременной основе 15 самолетов различного класса (8 из которых оснащены радарами) и 2 вертолета. В последние годы на контрактной основе стали использоваться и космические спутники

В июне 1999 г. выводы, аналогичные мнению оппонентов лейбористов, были сделаны в докладе Специальной комиссии при Премьер-министре Австралии[[37]](#footnote-37). В докладе отмечалось отсутствие необходимости создания Береговой охраны, так как в США данному органу все равно приходится осуществлять свою деятельность в тандеме с другими ведомствами. Деятельность же Надзора за побережьем позволяет надлежащим образом вести наблюдение за ситуацией на море.

В целях повышения уровня безопасности государства на морских направлениях и объединениях разрозненных усилий различных ведомств с апреля 2005г. в Австралии начало функционировать Объединенное командование морской охраны, переименованное в октябре 2006 г. в Командование пограничной защиты[[38]](#footnote-38). Целью создания данного Командования являлось координирование усилий различных ведомств в сфере обеспечения национальной безопасности на морских направлениях[[39]](#footnote-39). В качестве общего вывода по результатам рассмотрения опыта Австралии в сфере обеспечения исполнений положений законодательства в морских пространствах можно указать следующее. ВМФ Австралии является основным органом, отвечающим за "силовое" обеспечение проводимых контрольных мероприятий, а также за выявление совершаемых правонарушений. Кроме того, часть средств Вооруженных Сил Австралии используется для осуществления деятельности Надзором за побережьем по патрулированию морских пространств. Сложившаяся практика привлечения ВМФ к выполнению несвойственных ему по своей природе задач не позволяет австралийскому правительству распылять бюджетные средства между множеством ведомств, осуществляющих контроль на морских направлениях.

Анализируя практику Австралии по защите своих морских границ и интересов можно сделать следующие выводы: что Австралия, как одна из ведущих морских держав, уделяет вопросам обеспечения безопасности на море пристальное внимание. Это выражается в правовом регулировании деятельности уполномоченных органов по обеспечению национальной безопасности на море. В качестве приоритетных средств правового регулирования в указанной сфере выступают законодательные нормы. Полномочия ВМФ Австралии закреплены законами государства. Кроме того, есть тенденция по принятию актов концептуального характера, определяющих долгосрочные перспективы и направления развития деятельности государства по обеспечению национальной безопасности на море.

Основные функции по обеспечению национальной безопасности на море выполняют Вооруженные силы Австралии. Государство уделяет пристальное внимание вопросам взаимодействия, а именно быстрому обмену информацией в целях оперативного реагирования на внезапно возникшие угрозы. Именно по этой причине созданы различные межведомственные коллегиальные органы - Командование пограничной защиты, Надзор за побережьем.

Испытывая постоянное недофинансирование в средствах, необходимых для охраны своих морских пространств Австралия широко использует практику заключения договоров бербоут-чартера с частным сектором, а также меморандумов о взаимопонимании с различными ведомствами, чьи полномочия связаны с обеспечением безопасности морских пространств.

# §4. Правовое регулирование деятельности Береговой охраны Канады в сфере обеспечения безопасности морских пространств

Отметим, что в Канаде самая большая протяженность береговой линии - 243 772 км[[40]](#footnote-40), а общая площадь морских пространств Канады составляет около 5,3 млн. кв.км[[41]](#footnote-41).

Принципиальное отличие БОХР Канады от одноименной структуры в США состоит в том, что канадская БОХР представляет собой *гражданскую организацию (курсив мой. - О. Ю*.) и выполняет в морских пространствах по сравнению с БОХР США сравнительно небольшой круг задач.

Согласно Акту о Британской Северной Америке 1867 г. (ст.91) к исключительному ведению Федерации отнесены вопросы, связанные с установкой бакенов, буев, маяков, а также с навигацией и судоходством. Поэтому данные вопросы регулируются на уровне федерального законодательства.

Характеризуя систему федеральных органов исполнительной власти, прямо или косвенно обеспечивающих национальную безопасность на морских направлениях, можно отметить, что она чрезвычайно разветвленная. В научной литературе отмечается, что управление в сфере морской деятельности Канады осуществляет большое количество федеральных ведомств, число которых в 1995 г. составляло 14. В целом их усилия носят разобщенный характер и никак не координируются[[42]](#footnote-42). Данные ведомства осуществляют управление более чем 80 программами в области морской деятельности[[43]](#footnote-43). Однако в настоящее время только за двумя из них закреплен полноценный морской флот. К этим ведомствам относятся Министерство по рыболовству и делам океанов (БОХР Канады находится в подчинении этого министерства) и Министерство национальной обороны. Королевская конная полиция не располагает собственными морскими средствами с 1974 г.

Национальная политика Канады в области безопасности[[44]](#footnote-44) определяет мультиведомственный подход в качестве основного в сфере обеспечения морской безопасности:

1) Министерство транспорта - головной орган в области обеспечения морской безопасности;

2) Королевская конная полиция - головной орган при проведении контртеррористических операций;

3) Агентство по обеспечению пограничной охраны - головной орган в области таможенной деятельности и миграционной политики;

4) Министерство национальной безопасности - головной орган при проведении контртеррористических операций на море.

БОХР Канады отведена роль органа, обеспечивающего платформу для перемещения сотрудников других ведомств в различные морские районы для решения задач, связанных с морской безопасностью[[45]](#footnote-45). Как уже отмечалось выше, в отличие от БОХР США канадская БОХР - гражданская организация, и ее сотрудники не вооружены. Кроме того, канадская БОХР не наделена какими-либо полицейскими функциями и не отвечает за обеспечение принудительного исполнения законодательства на море, за исключением полномочий, которыми она наделена Законом о защите судоходных вод. Так, БОХР имеет право останавливать и досматривать только те морские суда, которые подозреваются в загрязнении морских пространств[[46]](#footnote-46).

Вследствие нахождения БОХР Канады в составе Министерства по рыболовству и делам океанов, ее компетенция в законодательстве четко не определена. Однако в разд.41 Закона об океанах[[47]](#footnote-47) установлено, что Министр по рыболовству и делам океанов отвечает за деятельность БОХР Канады, и что в этой сфере его компетенция распространяется на вопросы, связанные с:

1. обеспечением безопасности судоходства в канадских водах, а также его экономичность и эффективность путем: а) навигационного обслуживания судов; б) управления движением судов и обеспечения морской связи; в) проведения ледокольных операций; г) поддержание судоходности водных каналов.

2. проведением поисково-спасательных работ на море;

3. обеспечением безопасности плавания прогулочных судов, включая регулирование конструирования, инспектирования, оснащения и эксплуатации прогулочных кораблей;

4. предупреждением загрязнения морской среды;

5. оказанием содействия другим федеральным органам исполнительной власти путем предоставления имеющихся морских кораблей, воздушных судов и оказания другой помощи на море.

Фактически только три из вышеперечисленных задач Министерства по рыболовству и делам океанов решаются непосредственно БОХР Канады:

защита морской среды и пресноводных водоемов;

обеспечение безопасности судоходства;

содействие торговому мореплаванию (например, ледовая проводка торговых судов, содержание маяков, установка буев).

Согласно Закону о рыболовстве[[48]](#footnote-48) и Закону об охране прибрежных рыбных запасов[[49]](#footnote-49) БОХР обеспечивает присутствие Канады в морских пространствах для обеспечения исполнения канадского рыбоохранного законодательства путем морского патрулирования с рыбоохранными инспекторами на борту.

Закон о судоходстве определяет основные полномочия БОХР в сфере поисково-спасательной деятельности; содержания радиомаяков, маяков, буев, обеспечения морского судоходства, проведения мероприятий по предупреждению загрязнения морской среды и ликвидации его последствий, а также спасения имущества судов, потерпевших крушение[[50]](#footnote-50).

Члены Комитета Сената по рыболовству и делам океанов пришли к общему мнению о том, что необходимо сделать БОХР Канады автономным агентством, которое не входит в структуру Министерства по рыболовству и делам океанов и имеет собственный бюджет. Задачи БОХР и Министерства слишком различны и не совместимы, объединение этих ведомств привело к серьезному умалению роли БОХР в стенах Министерства[[51]](#footnote-51). Руководители Министерства, специализирующегося на промышленном рыболовстве, рассматривают БОХР как излишний придаток, а выполняемые им задачи - как второстепенные. В результате этого деятельность БОХР систематически недофинансируется. БОХР Канады, по мнению сенаторов, должна преобразоваться в военную организацию, представляющую собой отдельный вид Вооруженных Сил. В противном случае следует обеспечить БОХР необходимым вооружением, достаточным для пресечения правонарушений.

Важно отметить, что в 1962, 1970 и 1990 гг. различными правительственными рабочими группами были проведены исследования на предмет повышения эффективности использования флота различных ведомств в морских пространствах. И все группы пришли к единому выводу об отсутствии целесообразности объединения флота по "крышей" одного ведомства. В качестве аргументов в пользу данной позиции приводились следующие доводы:

узкоспециализированный характер деятельности БОХР Канады, Министерства по рыболовству и делам океанов и Министерства национальной обороны;

отсутствие значительных финансовых выгод от вышеуказанного объединения;

смешение военного и гражданского флотов приведет к нарушению демократической традиции неприменения военной силы для обеспечения исполнения национального законодательства[[52]](#footnote-52).

Организация охраны морских пространств Канады значительно отличается от тех, что созданы в США и других государствах. В частности принципиальное отличие береговой охраны Канады от одноименной американской структуры состоит в том, что первое представляет собой гражданскую организацию и выполняет в морских пространствах сравнительно небольшой круг задач.

Система федеральных органов исполнительной власти, прямо или косвенно обеспечивающих национальную безопасность на морских направлениях чрезвычайно разветвленная. Управление в сфере морской деятельности Канады осуществляет большое количество федеральных ведомств (в 1995 году их было 14). В целом их усилия носят разобщенный характер и никак не координируются. Данные ведомства осуществляют управление более чем 80 программами в области морской деятельности. Однако в настоящее время только за двумя из них закреплен полноценный морской флот. Это Министерство национальной обороны и Министерство по рыболовству и делам океанов в подчинении которого находится БОХР Канады.

Береговой охране Канады отведена роль органа, обеспечивающего платформу для перемещения сотрудников других ведомств в различные морские районы с целью решения задач, связанных с морской безопасностью.

На основе изучения опыта береговой охраны Норвегии и Великобритании канадские сенаторы сделали вывод о перспективности фрахтования на время определенного числа морских судов для нужд БОХР страны у частных компаний.

Подводя итог важно отметить, что канадская БОХР - гражданская организация и ее сотрудники не наделены полицейскими функциями (они не отвечают за обеспечение принудительного исполнения законодательства на море) и это вызывает критику со стороны представителей сената, считающих, что этот орган вполне мог бы внести существенный вклад в обеспечение национальной безопасности на морских направлениях. Несмотря на споры по поводу реформирования БОХР, сделать данное ведомство целиком военным законодательная и исполнительная ветви власти не спешат.

# Заключение

Исследовав опыт правового регулирования вопросов обеспечения национальной безопасности в морских пространствах четырёх государств, имеющих наибольшую площадь морских пространств, необходимо отметить следующее.

Все государства находятся в постоянном поиске наиболее эффективных мер для достижения поставленных целей.

Каждое государство учитывает мировой опыт. Именно учитывает, а не копирует его слепо. Учитывает исходя из сложившейся политической обстановки в отношениях с соседними государствами. Учитывает силу сопредельного государства, который может помочь противодействовать международному терроризму и пиратству. Действительно, борьба с пиратством объединила многие государства, посадила за стол переговоров их руководителей.

Именно в это время наиболее эффективным является военное руководство охраной морских пространств.

Сложная экономическая обстановка, мировой кризис заставили задуматься государства о рациональном расходовании имеющихся сил и средств, а именно активнее заинтересованные ведомства стали. Стало применяться фрахтование морских судов для нужд береговой охраны у частных компаний.

Нам представляется, что рассмотренный опыт мог быть весьма полезен для пограничных органов федеральной службы безопасности в части, касающейся обеспечения подразделений береговой охраны материальными ресурсами на основе заключения с заинтересованными ведомствами меморандумов о взамопонимании и договоров бербоут-чартера с частным сектором. Кроме того, логично было бы воспринять рассмотренный зарубежный опыт в целях совершенствования взаимодействия пограничных органов и иных органов, обеспечивающих безопасность в морских пространствах: создать территориальные комиссии по вопросам морской безопасности или иные межведомственные коллегиальные органы. В целях совершенстовавания системы безопасности морских портов, целесообразно разработать для каждого порта план обеспечения безопасности порта.

# Список используемой литературы и источников

Иностранные нормативные правовые акты:

1. American Fisheries Act (46 United States Code § 12102 (c) and 46 United States Code § 31322 (a); Public Law 105-277).
2. Australia's Strategic Policy (ASP). Department of Defence (1997). - [Электронный ресурс]. - режим доступа: http://www.minister. defence.gov. au/sr97/SR97. pdf.
3. Beazley's national security plan. - [Электронный ресурс]. - режим доступа: http://www.ag.gov. au/agd/WWW/attorneygeneralHome. nsf/Page/Media\_Releases\_2001\_October\_Beazley&apos; s\_National\_Security\_Plan.
4. Border Protection (Validation and Enforcement Powers) Act of 2001 (No.126, 2001)) // Commonwealth of Australia Gazette. - 2001. - September, 27.
5. Canada Border Services Agency Act.
6. Canada Shipping Act
7. Coastal Fisheries Protection Act (R. S., 1985, c. C-33).
8. Customs Act of 1901 (No.6, 1901).
9. Deepwater Port Act of 1974 (33 United States Code §§ 1501-1524).
10. Environment Protection (Sea Dumping) Act of 1981 (No.101, 1981).
11. Federal Water Pollution Control Act of 1972 (33 United States Code 1251).
12. Fish and Wildlife Act of 1956 (16 United States Code 742a et seq.).
13. Fish and Wildlife Improvement Act of 1978 (16 United States Code §§ 460k-3, 666g, 668a, 668dd, 690e, 695i, 695j-1, 706, 712, 715d, 715i, 715j, 718c, 718f, 742f, 742l, 753a).
14. Fish Resources Management Act of 1994 (No.53, 1994) // Commonwealth of Australia Gazette. - 1995. - September, 29.
15. Fisheries Act.
16. Fisheries Management Act of 1991 (No.162, 1991) // Commonwealth of Australia Gazette. - 1992. - February, 14.
17. Fishery Conservation and Management Act of 1976 (Public Law 94-265, 94 th Congress, H. R. 200, April 13).
18. Hazardous Waste (Regulation of Exports and Imports) Act of 1989 (No.6, 1990).
19. Homeland Security Act of 2002 (Public Law 107-296).
20. Implementation of National Maritime Security Initiatives (68 Federal Register 60,448 (October 22, 2003).
21. Labor's Framework for an Australian Coast Guard. - [Электронный ресурс]. - режим доступа: http://www.alp.org. au/policy/pdpcoastguard230100. ht.
22. Magnuson-Stevens Fishery Conservation and Management Act (16 United States Code **§**1801et sec.**;** Public Law 94-265).
23. Maritime Transport Security Act of 2003 (No.131, 2003).
24. Maritime Transportation Security Act of 2002 (Public Law No.107-295, 116 Stat. 2064 (2002).
25. Migration Act of 1958 (No.62, 1958) // Commonwealth of Australia Gazette. - 1958. - November, 10.
26. National Environmental Policy Act of 1969 (Public Law 91-190, 42 United States Code 4321-4347, January 1, 1970, as amended by Public Law 94-52, July 3, 1975, Public Law 94-83, August 9, 1975, and Public Law 97-258, § 4 (b), Sept.13, 1982).
27. Ocean Dumping Act (33 United States Code §§ 1401 et seq.).
28. Oceans Act of 1996.
29. Oil Pollution Act of 1990 (33 United States Code §§ 2701 et seq.).
30. Petroleum (Submerged Lands) Act of 1967 (No.118, 1967).
31. Ports and Waterways Safety Act of 1972 (Public Law 92-340).
32. Quarantine Act of 1908 (No.3, 1908).
33. Strengthening Offshore Maritime Security’ Media Release of the Prime Minister of Australia, John Howard (14 Dec 2004). - [Электронный ресурс]. - режим доступа: http://www.pm.gov. au/news/media\_releases/media\_ Release1173.html.
34. The Homeland Security Act of 2002 (Public Law 107-296).
35. The Ports and Waterways Safety Act of 1972 (33 United States Code §§ 1221-1227).
36. The Security and Accountability For Every Port Act of 2006 (Public Law No.109-347, 120 Stat.1884 (2006).
37. United States Coast Guard Regulations. CG-300. - Washington: GPO, 1975.
38. Теоретические источники:
39. Canty Rachel. Limits of Coast Guard Authority to Board Foreign Flag Vessels on the High Seas // Tulane Maritime Law Journal. - 1998. - Vol.23. - № 1. - PP.123-137.
40. U. S.government Accountability Office, *Port Risk Management: Additional Federal Guidance Would Aid Ports in Disaster Planning and Recovery (GAO-07-412):* Report to Congressional Committees. - Washington, 2007.
41. U. S.government Accountability Office, *Maritime Security: Information-Sharing Efforts Are Improving (GAO-06-933T):* Testimony before the Subcommittee on Government Management, Finance, and Accountability, Committee on Government Reform, House of Representatives. - Washington, 2006.
42. O'Rourke R., *Homeland Security: Coast Guard Operations - Background and Issues for Congress (RS21125):* Congressional Research Service Report for Congress. - Washington, 2002.
43. U. S.government Accountability Office, *Coast Guard: Challenges during the Transition to the Department of Homeland Security (GAO-03-594T):* Testimony Before the Subcommittee on Coast Guard and Maritime Transportation, Committee on Transportation and Infrastructure, House of Representatives. - Washington, 2003.
44. U. S. General Accounting Office, *Maritime security: Progress Made in Implementing Maritime Transportation Security Act, but Concerns Remain*, GAO Doc. GAO-03-1155T. - [Электронный ресурс]. - URL: http://www.gao.gov.
45. U. S.government Accountability Office, *Maritime Security: The SAFE Port Act and Efforts to Secure Our Nation's Seaports (*GAO-08-86T): Testimony before the Committee on Commerce, Science, and Transportation U. S. Senate. - Washington, 2007.
46. U. S.government Accountability Office, *Maritime Security: Information-Sharing Efforts Are Improving (*GAO-06-933T): Testimony before the Subcommittee on Government Management, Finance, and Accountability, Committee on Government Reform, House of Representatives. - Washington, 2006. - P.10.
47. . Murray L. E. Maritime enforcement: The Canadian federal government's marine fleets and the navy's mission // Marine Policy. - 1994. - Vol.18. - № 6.
48. Day D. Public Policy and Ocean Management in Canada // Marine Policy. - 1995. - Vol. 19. - № 4.
49. Report of the House of Commons Standing Committee on National Defence and Veterans Affairs, Arnold Malone, Chairman, House of Commons*. Maritime Sovereignty.* Ottawa, November 1990.
50. Crickard F. Canada's ocean and maritime security: A strategic forecast // Marine Policy. - 1995. - Vol. 19. - № 4. - P.336.
51. Canada, *Securing An Open Society: Canada’s National Security Policy*, April 2004. - [Электронный ресурс]. - URL: http://www.pco-bcp. gc. ca/docs/Publications/NatSecurnat/natsecurnat\_e. pdf.
52. Canada’s Oceans Maximizing Opportunities for Canadians from a Sovereignty and Security Perspective. P.2.
53. Adams J. Maritime Security: A Canadian Coast Guard Perspective. In: The Future of Canada’s Maritime Capabilities: The Issues, Challenges and Solutions in a New Security Environment.
54. Standing Senate Committee on National Security and Defence. *Canada’s Coastlines: The Longest Under-Defended Borders in the World.* Vol.2. Ottawa, Oct. 2003.
55. Lostracco J. T. What force for Canada? A theoretical and practical study of the Canadian Navy in the 1990s: Submitted in partial fulfilment of the requirements for the degree of Masters of Arts. - Halifax: Dalhousie University, 1998.
56. Ian Atkins, *Proceedings of the Standing Senate Committee on National Security and Defence*, Hearing Transcript, September 22, 2003, Issue 22, 37th Parl., 2nd Sess. - [Электронный ресурс]. - URL: http://www.parl. gc. ca/37/2/parlbus/commbus/senate/Come/defee/22evbe. htm? Language=E&Parl=37&Ses=2&comm\_id=76 (accessed May 8, 2004).
57. An Interim Report by the Senate Committee on National Security and Defence. *Borderline Insecure.* Ottawa, June 2005.
58. Standing Senate Committee on National Security and Defence. *Canada’s Coastlines: The Longest Under-Defended Borders in the World.* Vol.2. Ottawa, Oct. 2003.
59. Standing Senate Committee on National Security and Defence. *Canadian Security Guide Book. An Update of Security Problems in Search of Solutions. Coasts.* Ottawa, March 2007.
60. Report of the Auditor General of Canada to the House of Commons. Chapter 31. Fisheries and Oceans - Fleet Management. Ottawa, 2000. P.13.
61. A Status Report of the Auditor General of Canada. Chapter 4. Managing the Coast Guard Fleet and Marine Navigational Services - Fisheries and Oceans Canada. Ottawa, 2007.
62. Report of the Auditor General of Canada to the House of Commons. Chapter 2. Fisheries and Oceans Canada - Contributing to Safe and Efficient Marine Navigation. Ottawa, 2002.
63. Standing Committee on Fisheries and Oceans. *Safe, Secure, Sovereign: Reinventing The Canadian Coast Guard.* Ottawa, 2004.
64. Fisheries and Oceans Canada, *Performance Report for the period ending March 31*, *2003*, Ottawa, November 2003.
65. Department of Finance Canada. *Budget 2001 - Enhancing Security for Canadians*. - [Электронный ресурс]. - URL: http://www.fin. gc. ca/budget01/booklets/bksece. htm. Accessed on 2 June 2003.
66. Report of the Auditor General of Canada to the House of Commons. Chapter 2. National Security in Canada - The 2001 Anti-Terrorism Initiative: Air Transportation Security, Marine Security, and Emergency Preparedness. Ottawa, 2005.
67. Transport Canada. *Response to Committee Recommendations*. Ottawa, July 7, 2006.
68. Hobson Sh. Canada cancels HFSWR radar in spending cuts // Jane’s Defense Weekly. - 2006. - Oct., 4.

1. URL: http://news.mail.ru/incident/3247405/ [↑](#footnote-ref-1)
2. Суперминистерства представляют собой новые органы управления в западных странах, экономящие как финансовые, так и кадровые ресурсы государственного аппарата. Суть суперминистерств заключается в том, что они объединяют на правах структурных подразделений бывшие отраслевые министерства или министерства и службы, действующие в смежных областях. См. подробнее: Министерства и ведомства: Учеб. пособие / Под ред. А.Н. Козырина и Е.К. Глушко. – М.: Норма, 2008. – С. 58-59. [↑](#footnote-ref-2)
3. См.: А.Н. Козырина и Е.К. Глушко. Указ. соч. [↑](#footnote-ref-3)
4. Министерство обороны действует в качестве вспомогательного ведомства в данной сфере, однако является основным ведомством, осуществляющим охрану государственного суверенитета на море. См. подробнее: U.S. Government Accountability Office, *Border Security: Opportunities to Increase Coordination of Air and Marine Assets (GAO-05-543)*: Report to the Chairman, Subcommittee on National Security, Emerging Threats, and International Relations, Committee on Government Reform, House of Representatives. – Washington, 2005. – P. 1. [↑](#footnote-ref-4)
5. Для решения этой задачи в их распоряжении находятся 500 воздушных судов, а морской флот насчитывает 1900 судов и катеров (в распоряжении БОХР – 141 корабль и 200 воздушных судов Следует также заметить, что протяженность береговой полосы в США составляет 95 тыс. Миль. См. Подробнее: U.S. Government Accountability Office, *Coast Guard: Challenges during the Transition to the Department of Homeland Security (GAO-03-594T)*: Testimony Before the Subcommittee on Coast Guard and Maritime Transportation, Committee on Transportation and Infrastructure, House of Representatives. – Washington, 2003. – P. 4. [↑](#footnote-ref-5)
6. В связи с ограниченностью имеющихся у каждого агентства, входящего в структуру МНБ США, сил и средств, а также большой протяженностью прибрежной полосы, остро стоит вопрос об эффективном использовании воздушного и морского флота. Для решения этого вопроса в конце 2003 г. были созданы два специальных министерских совета: по авиации и по морскому флоту. В состав данных советов входят специалисты от каждого агентства. Указанные советы готовят предложения по использованию средств, находящихся в распоряжении БОХР, БТЗК и БИТК США. Данные предложения рассматриваются и утверждаются высшим руководством МНБ США. Это позволяет избежать дублирования при патрулировании морских и прибрежных районов средствами различных ведомств, взаимодействовать при подготовке своего персонала, использовать флот одного ведомства в целях другого. Подробнее см.: US Government Accountability Office. *Border Security: Opportunities to Increase Coordination of Air and Marine Assets (GAO-05-543)*: Report to the Chairman, Subcommittee on National Security, Emerging Threats, and International Relations, Committee on Government Reform, House of Representatives. – Washington, 2005. [↑](#footnote-ref-6)
7. Вооруженные силы Соединенных Штатов Америки состоят из трех основных видов (сухопутные войска, военно-морской флот, военно-воздушные силы), а также корпуса морской пехоты и Береговой охраны. [↑](#footnote-ref-7)
8. Stubbs B.B. The US Coast Guard: A unique instrument of US national security / B.B. Stubbs // Marine Policy. – 1994. – Vol. 18. – № 4. – PP. 506-520. [↑](#footnote-ref-8)
9. The Homeland Security Act of 2002 (Public Law 107-296). [↑](#footnote-ref-9)
10. Подробнее см.: Office of Inspector General (Department of Homeland Security), *FY 2003 Mission Performance United States Coast Guard* *(OIG-04-43).* – Washington, 2004. – PP. 19-20. [↑](#footnote-ref-10)
11. Maritime Transportation Security Act of 2002 (Public Law No. 107-295, 116 Stat. 2064 (2002). [↑](#footnote-ref-11)
12. § 33 Code of Federal Regulations 101.115 (2003). [↑](#footnote-ref-12)
13. Кроме того, капитан судна обязан информировать сотрудников БОХР о местонахождении судна и сообщать о любых ситуациях, угрожающих безопасности судна. В октябре 2003 г. БОХР США приняла ведомственные нормативные правовые акты, конкретизирующие положения Закона о безопасности морского судоходства См. подробнее: Implementation of National Maritime Security Initiatives (68 Federal Register 60,448 (October 22,2003).

    В этих актах, в частности, была установлена обязанность капитана судна сообщить о заходе судна в морской порт США не менее чем за 96 часов (Id. at 60,459.) Кроме того, вышеуказанные акты устанавливают, что иностранные суда, плавающие под флагом государств-участников Международной конвенции по охране человеческой жизни на море, могут не предоставлять планы безопасности судна на утверждение уполномоченным государственным органам США. Планы безопасности иностранных судов, плавающих под флагом государств, которые не являются участниками Конвенции, должны быть представлены на утверждение в подразделения БОХР США. Иностранные суда могут не представлять вышеуказанные планы, а принять предложенный Береговой охраной альтернативный план безопасности или выполнять требования двусторонних или многосторонних соглашений. (68 Federal Register at 60,455)

    В соответствие с программой досмотра судов, заходящих в порты США, БОХР проверяет и обеспечивает соблюдение судами требований Международной морской организации. Судам, не соблюдающим указанные требования, может быть отказано в заходе в порты США. В портах США усилена охрана объектов, ограничен доступ к ним портового персонала, который должен иметь особые пропуска для прохода на их территорию. Министерству национальной безопасности рекомендовано разработать международное соглашение об обеспечении всех иностранных моряков, прибывающих в США, специальными удостоверениями личности. Во всех портах предполагается создать консультативные комитеты по выработке рекомендаций и предложений, направленных на дальнейшее совершенствование организации радиосвязи и оповещения, а также системы охраны и обеспечения безопасности объектов не только в портах, но и в пределах границ районов БОХР. См. подробнее: Рюриков Д., Васильев А. Роль Береговой охраны в обеспечении национальной безопасности США / Д. Рюриков, А. Васильев // Зарубежное военное обозрение. – 2005. – № 7. [↑](#footnote-ref-13)
14. В состав комиссий входят представители федеральных и региональных органов исполнительной власти, органов местного самоуправления, а также частного сектора. К августу 2007 г. была организована деятельность 46 территориальных комиссий, компетенция которых охватывала 361 морской порт. См. подробнее: U.S. Government Accountability Office, *Maritime Security: The SAFE Port Act and Efforts to Secure Our Nation's Seaports* (GAO-08-86T): Testimony before the Committee on Commerce, Science, and Transportation U.S. Senate. – Washington, 2007. – P. 8. [↑](#footnote-ref-14)
15. Конвенция ООН по морскому праву заключена в г. Монтего-Бей (Ямайка), её подписали 119 делегаций 10.12.1982. Конвенция является всеобъемлющим международным договором по морскому праву, исторической вехой в облас­ти кодификации и прогрессивного развития международно-правовых норм, призванных регламентировать режим Мирового океана в современных усло­виях развития общества. Впервые в договорном порядке была установлена предельно допустимая ширина территориального моря в 12 морских миль, был существенно расширен перечень свобод открытого моря (свободы судо­ходства, полетов, рыболовства, прокладки кабелей и трубопроводов, а также свободы возводить искусственные острова, устанавливать сооружения и про­водить морские научные исследования). [↑](#footnote-ref-15)
16. Сегодня в условиях эффективно функционирующей системы оповещения о движении судов, основанной на компьютерном анализе всей морской надводной обстановки (данные отличаются объективностью и полнотой), компьютеризации и спутникового обеспечения наблюдения и слежения позволяет дифференцированно располагать силы и средства с учетом оперативности направлений. [↑](#footnote-ref-16)
17. Для ведения разведки против Советского Союза в составе охранно-спасательного отдела штаба I района в 1967 году была организована так на­зываемая «советская линия». [↑](#footnote-ref-17)
18. Площадь морских пространств Австралии примерно сопоставима с площадью морских пространств Российской Федерации. Так, общая площадь морских пространств, на которые распространяется суверенитет Австралии или в которых Австралия имеет определенную юрисдикцию, составляет приблизительно 9 млн. кв. км, а протяженность береговой линии Австралии составляет 60 тыс. км. Schofield C., Tsamenyi Martin and Palma, Mary A. Securing Maritime Australia: Developments in Maritime Surveillance and Security // Ocean Development and International Law Journal. – Vol. 39. – 2008. – № 1. – P. 95. [↑](#footnote-ref-18)
19. Shearer I. The Development of International Law with Respect to the Law Enforcement Roles of Navies and Coast Guards in Peacetime. In: The law of armed conflict: into the next millennium / Michael N., Schmitt & Leslie C. Green, editors. // International Law Studies. – Vol. 71. – Newport: Naval War College, 1998. – P. 448. [↑](#footnote-ref-19)
20. М. О’Коннор, ссылаясь на The Military Balance 1996/97 (International Institute of Strategic Studies, London, 1996), отмечает, что в 38 государствах создана береговая охрана, а в 12 государствах функции береговой охраны выполняет ВМФ. O'Connor M. A Coastguard for Australia? In: Policing Australia's Offshore Zones. PP. 268-278 (Wollongong Papers on Maritime Policy No. 9, Mackinnon & Sherwood ed., 1997). [↑](#footnote-ref-20)
21. Fidell E.R. Fisheries Legislation: Naval Enforcement // Journal of Maritime Law and Commerce. – 1976. – Vol. 7. – PP. 351-366. [↑](#footnote-ref-21)
22. Snushall B. The enforcement aspects of Australia's oceans policy. – Canberra: Sea Power Centre, 2003. – P. 8. [↑](#footnote-ref-22)
23. Grazebrook AW. Sea power and Australia's national interest. In: McCaffrie J, Hinge A, editors. Sea power in the new century. – Canberra: Australian Defence Force Academy, 1998. – P. 100-107. [↑](#footnote-ref-23)
24. Australia's Strategic Policy (ASP). Department of Defence (1997). URL:http://www.minister.defence.gov.au/sr97/SR97.pdf. [↑](#footnote-ref-24)
25. Australia's Strategic Policy (ASP). Department of Defence (1997). P. 35. [↑](#footnote-ref-25)
26. Australia's Strategic Policy (ASP). Department of Defence (1997). P. 5. [↑](#footnote-ref-26)
27. Letts D. J. The use of force in patrolling Australia's fishing zones // Marine Policy. – 2000. – Vol. 24. – P. 149. [↑](#footnote-ref-27)
28. Migration Act of 1958 (No. 62, 1958) // Commonwealth of Australia Gazette. – 1958. – November, 10. [↑](#footnote-ref-28)
29. Border Protection (Validation and Enforcement Powers) Act of 2001 (No. 126, 2001) ) // Commonwealth of Australia Gazette. – 2001. – September, 27. [↑](#footnote-ref-29)
30. Hazardous Waste (Regulation of Exports and Imports) Act of 1989 (No. 6, 1990). [↑](#footnote-ref-30)
31. Environment Protection (Sea Dumping) Act of 1981 (No. 101, 1981). [↑](#footnote-ref-31)
32. Quarantine Act of 1908 (No. 3, 1908). [↑](#footnote-ref-32)
33. Petroleum (Submerged Lands) Act of 1967 (No. 118, 1967). [↑](#footnote-ref-33)
34. Customs Act of 1901 (No. 6, 1901). [↑](#footnote-ref-34)
35. Fisheries Management Act of 1991 (No. 162, 1991) // Commonwealth of Australia Gazette. – 1992. – February, 14. [↑](#footnote-ref-35)
36. Fish Resources Management Act of 1994 (No. 53, 1994) // Commonwealth of Australia Gazette. – 1995. – September, 29. [↑](#footnote-ref-36)
37. Report Of The Prime Minister's Coastal Surveillance Task Force, June 1999. Текст доклада доступен на веб-сайте: http://pandora.nla.gov.au/pan/ 67639/20070205-0000/ www.pmc.gov.au/ Coastal%20Surveillance%20report.pdf [↑](#footnote-ref-37)
38. Schofield C., Tsamenyi Martin and Palma, Mary A. Securing Maritime Australia: Developments in Maritime Surveillance and Security // Ocean Development and International Law Journal. – Vol. 39. – 2008. – № 1. – P. 99, 101. [↑](#footnote-ref-38)
39. Командование пограничной защиты представлено сотрудниками из Таможенной службы, Министерства обороны, органов рыбоохраны, Службы карантинного надзора. Оно подотчетно руководителям Министерства юстиции и таможни и Вооруженных Сил Австралии. Возглавляет Командование офицер ВМФ Австралии, контр-адмирал. Ему оказывают помощь руководители двух таможенных директоратов, а также командир Северного военного округа. Командование предназначено для упрощения и повышения эффективности процесса планирования, а также системы управления и командования деятельностью по обеспечению национальной безопасности на море. В этих целях Командование осуществляет сбор информации об угрозах национальной безопасности, полученной из разных источников (например, от Надзора за побережьем, ВМФ, систем спутникового наблюдения, электронных датчиков, судов государственного флота, общественности и др.). Собранные сведения анализируются и оцениваются, после чего проводятся консультации с компетентными ведомствами о том, каким образом следует устранить возникшую угрозу. [↑](#footnote-ref-39)
40. Lostracco J. T. What force for Canada? A theoretical and practical study of the Canadian Navy in the 1990s: Submitted in partial fulfilment of the requirements for the degree of Masters of Arts. – Halifax: Dalhousie University, 1998. – P. 52. [↑](#footnote-ref-40)
41. Murray L.E. Maritime enforcement: The Canadian federal government's marine fleets and the navy's mission // Marine Policy. – 1994. – Vol. 18. – № 6. – P. 522. [↑](#footnote-ref-41)
42. Day D. Public Policy and Ocean Management in Canada// Marine Policy. – 1995. – Vol. 19. – № 4. – PP. 251-252. [↑](#footnote-ref-42)
43. Report of the House of Commons Standing Committee on National Defence and Veterans Affairs, Arnold Malone, Chairman, House of Commons*. Maritime Sovereignty.* Ottawa, November 1990. PP. 79-82. [↑](#footnote-ref-43)
44. Canada, *Securing An Open Society: Canada’s National Security Policy*, April 2004. [Электронный ресурс]. – URL : http://www.pco-bcp.gc.ca/docs/Publications/NatSecurnat/natsecurnat\_e.pdf. [↑](#footnote-ref-44)
45. Canada’s Oceans Maximizing Opportunities for Canadians from a Sovereignty and Security Perspective. P. 2. [↑](#footnote-ref-45)
46. Role of the Canadian Coast Guard in Marine Security. [↑](#footnote-ref-46)
47. Oceans Act of 1996. [↑](#footnote-ref-47)
48. Fisheries Act. [↑](#footnote-ref-48)
49. Coastal Fisheries Protection Act ( R.S., 1985, c. C-33 ). [↑](#footnote-ref-49)
50. БОХР Канады ответственна за выявление разливов нефти и сброс в море химикатов, а также за ликвидацию последствий этих происшествий. Для выполнения данных задач БОХР располагает необходимым специальным оборудованием. [↑](#footnote-ref-50)
51. Standing Committee on Fisheries and Oceans. *Safe, Secure, Sovereign: Reinventing The Canadian Coast Guard.* Ottawa, 2004. P. 42. [↑](#footnote-ref-51)
52. Maritime enforcement: The Canadian federal government's marine fleets and the navy's mission. P. 524. [↑](#footnote-ref-52)