«Международно-правовой режим Мирового океана»

 «Международно-правовые проблемы Арктики и Антарктики»

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ ........................………………….................................................................... 3

1 ПРАВОВОЙ РЕЖИМ СУДОХОДСТВА В РОССИЙСКИХ АРКТИЧЕСКИХ ВОДАХ ...............……………………………………….................................................. 3

1.1. Правовой режим судоходства во внутренних морских во­дах и территориальном море российской Арктики .............…………………………………………………...... 4

1.2 Правовой режим судоходства в исключительной экономи­ческой зоне Арктики .…………………………………………………………………………………………….8

2 ПОСЛЕДСТВИЯ ВСТУПЛЕНИЯ В СИЛУ КОНВЕНЦИИ ООН ПО МОРСКОМУ ПРАВУ 1982 г. ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ МОРСКОЙ ОРГАНИЗАЦИИ (ИМО) …………………………………………………………... 10

2.1. Основы взаимодействия между Конвенцией ООН по мор­скому праву 1982 г. и ИМО …………………………………………................................................................ 10

2.2. Предупреждение и контроль за загрязнением морской среды ……….............. 30

2.3. Функции и обязанности ИМО в свете вступления в силу Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. ………………………………………..................................... 42

3. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ИМО ПО УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ В МЕЖДУНАРОДНОМ МОРСКОМ СУДОХОДСТВЕ ..........................…........... 50

3.1. Изменения и дополнения к Приложению к Конвенции по облегчению международного морского судоходства 1965 г., принятые на сессиях Комитета FAL .……………………………………………………................................................ 50

[ЗАКЛЮЧЕНИЕ](#заключение) ...……………….................................................................................... 57

**ВВЕДЕНИЕ**

В течение 1998 г. Союзморниипроектом проводились исследования по проектам «Международно-правовой режим морских пространств» и «Международно-правовые проблемы Арктики и Антарктики» подпро­граммы «Комплексные исследования океанов и морей Арктики и Антарк­тики».

1.По проекту «Международно-правовые проблемы Арктики и Ан­тарктики» проводились исследования вопросов судоходства во внутрен­них морских водах, территориальном море и ИЭЗ российских арктических вод, на основе положений Федерального закона «О внутренних водах, тер­риториальном море и прилежащей зоне Российской Федерации» 1998 г., проектов законов «Об исключительной экономической зоне Российской Федерации», «Об арктической зоне Российской Федерации», в частности рассматривались вопросы осуществления права мирного прохода через территориальное море иностранных судов, иностранных военных кораб­лей и других государственных судов, а также правила захода этих судов во внутренние морские воды Российской Федерации.

В работе нашли отражение вопросы правового режима судоходства по трассам Северного морского пути, которые в соответствии со ст. 14 Федерального закона 1998 г. являются исторически сложившейся нацио­нальной транспортной коммуникацией Российской Федерации в Арктике.

2. По проекту «Международно-правовой режим морских про­странств» проводились исследования вопросов, связанных с Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г. в свете ее вступления в силу и взаимодей­ствия между Конвенцией ООН 1982 г. и Международной морской органи­зацией, а также вопросов, связанных с деятельностью ИМО в области уп­рощения формальностей в международном морском судоходстве, в част­ности, приводятся комментарии к отдельным стандартам и рекомендуемым практикам Конвенции по облегчению международного морского су­доходства 1965 г., отражающие позиции государств, а также принятые из­менения и дополнения к Приложению к Конвенции.

Проведен анализ материалов относительно последствий вступления в силу Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. для Международной морской организации (ИМО).

Подготовлено заключение по проекту Закона «Об исключительной экономической зоне Российской Федерации», которое содержит анализ положений проекта в свете Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., в частности, вопросов проведения морских научных исследований живых ресурсов.

Подготовленная инструкция «Об обращении в Международный Три­бунал ООН по морскому праву в случае ареста судов и экипажей» содер­жит краткую справку об учрежденном в соответствии с Конвенцией 1982 г. Международном Трибунале ООН по морскому праву. В Инструк­ции особо отмечается, что Трибунал может вынести решение о «незамедлительном освобождении судна и экипажа», если последнее не освобождается несмотря на предоставление «разумного залога или иного финансового обеспечения».

1. ПРАВОВОЙ РЕЖИМ СУДОХОДСТВА В РОССИЙСКИХ АРКТИЧЕСКИХ ВОДАХ

Арктическая зона Российской Федерации определена решением Государственной комиссии при Совете Министров СССР по делам Арктики от 24 апреля 1989 г. В эту зону входят земли и острова, указанные в По­становлении Президиума ЦИК СССР от 15 апреля 1926 г. «Об объявлении территорией Союза ССР земель и островов, расположенных в Северном Ледовитом океане», внутренние воды и территориальное море, прилегаю­щие к северному побережью Российской Федерации. В пределах исключи­тельной экономической зоны и континентального шельфа Российская Фе­дерация обладает суверенными правами и юрисдикцией в соответствии с Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г.

Выделение Арктики в самостоятельный объект государственной по­литики обусловлено особыми национальными интересами в этом регионе и его спецификой.

В целях реализации государственной политики в Арктике ведется ра­бота по разработке законодательной и нормативно-правовой базы, в част­ности, проектов Федеральных законов «Об арктической зоне Российской Федерации» и «Об основах государственного регулирования социально-экономического развития Севера Российской Федерации», предусматри­вающих закрепление в законодательном порядке принципиальных поло­жений в области экономики, социальной сферы, экологии, а также в во­просах науки, военной безопасности и международных отношений в этом регионе.

В работе анализируются Положения Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. Федерального закона «О внутренних морских водах, терри­ториальном море и прилежащей зоне» 1998 г., проекта Федерального за­кона «Об исключительной экономической зоне Российской Федерации», проекта Федерального закона «Об арктической зоне Российской Федера­ции», других законодательных и нормативно-правовых актов Российской Федерации.

1.1. Правовой режим судоходства во внутренних морских водах и территориальном море российской Арктики

Правовой статус и границы внутренних морских вод и территориаль­ного моря Российской Федерации определяются Федеральным законом «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации» 1998 г. (далее - Федеральный закон 1998 г.), кото­рым уточняются и конкретизируются отдельные положения Закона «О Го­сударственной границе Российской Федерации» 1993 г. (далее - Закон 1993 г.)

В соответствии со ст. 14 Федерального закона «О внутренних мор­ских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Феде­рации» 1998 г. плавание по трассам Северного морского пути - историче­ски сложившейся национальной единой транспортной коммуникации Рос­сийской Федерации в Арктике, в том числе в проливах Велькицкого, Шо­кальского, Дмитрия Лаптева, Санникова, осуществляется в соответствии с этим Федеральным законом, другими федеральными законами, междуна­родными договорами Российской Федерации и Правилами плавания по трассам Северного морского пути, утверждаемыми Правительством Рос­сийской Федерации.

Северный морской путь (далее - СМП) является национальной транс­портной коммуникацией Российской Федерации на всем его протяжении независимо от удаленности от побережья.

В настоящее время действуют Правила плавания по трассам Северно­го морского пути, утвержденные Министром морского флота СССР 14 сентября 1990 г. и введенные в действие с 1 июля 1991 г.

Осуществляя свои права в свете ст. 211 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (далее - Конвенция 1982 г.), СССР/Россия закрепила в Пра­вилах положения, согласно которым «Правила на недискриминационной для судов всех государств основе регулируют судоходство по Северному морскому пути в целях обеспечения безопасности мореплавания, предот­вращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды с судов...».

Обязанность регулировать судоходство по СМП возложена на специ­альные российские навигационные службы - Штабы морских операций, которые суббординационно связаны с Администрацией СМП (далее -АСМП).

Судно, принятое под проводку Штабом морских операций АСМП, за­ходит в любые арктические морские пространства России, соблюдая при этом правовой режим судоходства, установленный положениями Конвен­ции 1982 г. и законодательными и иными правовыми актами Российской Федерации, регулирующими правовой режим соответствующих морских пространств, в силу наличия у Российской Федерации суверенитета, юрисдикции или суверенных прав в них.

Одним из необходимых условий допуска судна для плавания по трас­сам СМП является наличие у него на борту свидетельства о надлежащем финансовом обеспечении гражданской ответственности владельца за ущерб от загрязнения морской среды (п. 5 Правил плавания по трассам СМП). Проблема ответственности за загрязнение морской среды с судов для России приобрела особую остроту в связи с введением в действие дан­ных Правил и открытием СМП для иностранного судоходства.

В соответствии со ст. 1 Федерального закона 1998 г. внутренние морские воды - воды, расположенные в сторону берега от исходных ли­ний, от которых отмеряется ширина территориального моря. Внутренние морские воды являются составной частью территории Российской Феде­рации. Территориальное море определяется как примыкающий к сухопут­ной территории или к внутренним морским водам морской пояс шириной 12 морских миль, отмеряемых от исходных линий, которыми являются:

линия наибольшего отлива вдоль берега, указанная официально в издан­ных в Российской Федерации морских картах; прямая исходная линия, со­единяющая наиболее удаленные в сторону моря точки островов, рифов и скал в местах, где береговая линия глубоко изрезана и извилиста или где имеется вдоль берега и в непосредственной близости к нему цепь остро­вов; прямая линия, не превышающая 24 морские мили, соединяющая точ­ки наибольшего отлива пунктов естественного входа в залив либо в про­лив между островами или между островом и материком, берега которых принадлежат Российской Федерации; система прямых исходных линий длиной более чем 24 морские мили, соединяющих пункты естественного входа в залив либо в пролив между островами или между островом и ма­териком, исторически принадлежащими Российской Федерации.

Перечень географических координат точек, определяющих положе­ние исходных линий, для отсчета ширины территориальных вод, исклю­чительной экономической зоны и континентального шельфа России ут­вержден Постановлениями Совета Министров СССР от 7 февраля 1984 г. и от 15 января 1985 г. Перечень содержит 424 точки, в том числе те, через которые проходят линии, соединяющие мысы, лежащие на континенталь­ной части северного побережья страны.

Эта система, будучи предопределена географическими особенностя­ми района, в свою очередь обусловливает объединение имеющих различ­ный правовой статус морских пространств, которые лежат в основе правового режима. Вполне понятно, что все эти положения полностью соответ­ствуют международному праву.

Подобное соответствие относится и к правовому режиму территори­ального моря. Россия обладает суверенитетом над этими водами, который согласно положениям Женевской конвенции о территориальном море и прилежащей зоне 1958 г. и Конвенции 1982 г., ограничен лишь правом мирного прохода иностранных судов. С учетом положений этих Конвен­ций в Федеральном законе 1998 г. устанавливается порядок мирного про­хода через территориальное море.

Согласно ст. 12 Федерального закона 1998 г. « иностранные суда, иностранные военные корабли и другие государственные суда пользуются правом мирного прохода через территориальное море в соответствии с за­конодательством Российской Федерации, общепризнанными принципами и нормами международного права и международными договорами Рос­сийской Федерации».

В интересах обеспечения безопасности Российской Федерации, а также в целях проведения учений специально уполномоченные федераль­ные органы исполнительной власти могут временно приостанавливать в определенных районах территориального моря осуществление права мир­ного прохода через территориальное море иностранных судов, иностран­ных военных кораблей и других государственных судов.

Согласно правилам, относящимся к мирному проходу, иностранные суда, иностранные военные корабли и иностранные государственные суда должны соблюдать законодательство Российской Федерации. Эти правила находятся в полном соответствии с положениями п. 1, 2 ст. 21 Конвенции 1982г.

Во время прохода через территориальное море иностранные подвод­ные лодки и другие подводные транспортные средства должны следовать на поверхности и под своим флагом.

Иностранные суда и военные корабли с ядерными двигателями, а также иностранные суда, перевозящие ядерные или другие опасные или ядовитые по своей природе вещества или материалы, в соответствии с Федеральным законом 1998 г. должны иметь на борту соответствующие документы, соблюдать особые меры предосторожности, установленные для таких судов международными договорами Российской Федерации, и следовать по установленным для них морским коридорам и схемам разде­ления движения в территориальном море.

В Закон также включены положения в отношении сборов, которыми могут облагаться иностранные суда. Данные положения находятся в пол­ном соответствии со статьей 26 Конвенции 1982 г.

В целях обеспечения безопасности судоходства, охраны государст­венных интересов и охраны окружающей среды во внутренних водах и в территориальном море Российской Федерации могут устанавливаться за­претные для плавания и временно опасные для плавания районы, в кото­рых полностью запрещается или временно ограничивается плавание, по­становка на якорь, добыча морских млекопитающих и другая деятель­ность. Временно опасные для плавания районы устанавливаются на опре­деленный срок после заблаговременного объявления об этом в «Извещениях мореплавателям». Решения об установлении таких районов и об их открытии принимает Правительство Российской Федерации. Прави­ла, установленные для запретных для плавания и временно опасных для плавания районов, обязаны выполнять все российские и иностранные суда и военные корабли.

Статьи Федерального закона 1998 г., которыми устанавливается уго­ловная и гражданская юрисдикция Российской Федерации на борту ино­странного судна, проходящего через территориальное море Российской Федерации, находятся в полном соответствии с положениями ст. 27 и ст. 28 Конвенции 1982г.

Все иностранные суда (за исключением военных кораблей и других государственных судов, эксплуатируемых в некоммерческих целях) неза­висимо от их предназначения и форм собственности (далее - иностранные суда) могут заходить во внутренние воды и морские торговые и рыбные порты (далее - морские порты), открытые для захода иностранных судов.

Правительством Российской Федерации могут быть установлены от­ветные ограничения в отношении иностранных судов государств, в кото­рых имеются специальные ограничения в отношении иностранных судов государств, в которых имеются специальные ограничения захода в их внутренние морские воды и морские порты в отношении судов Россий­ской Федерации.

На иностранные суда и находящихся на их борту пассажиров и чле­нов экипажей во время пребывания их во внутренних морских водах и морских портах распространяется уголовная, гражданская и администра­тивная юрисдикция Российской Федерации.

Иностранные суда при заходе во внутренние морские воды, морские порты, во время пребывания в указанных водах и портах и при выходе из них обязаны соблюдать международные нормы и стандарты, а также зако­нодательство Российской Федерации, другие правила в соответствии с международными договорами Российской Федерации.

В отношении захода иностранных военных кораблей и других госу­дарственных судов, эксплуатируемых в некоммерческих целях, во внут­ренние морские воды и морские порты, Федеральным Законом 1998 г. ус­танавливается разрешительный порядок. Запрос направляется по диплома­тическим каналам не позднее, чем за 30 дней до предполагаемого захода, если иной порядок не предусмотрен международными договорами Рос­сийской Федерации. Порядок захода указанных кораблей устанавливается Правительство Российской Федерации, которым также могут быть уста­новлены ответные ограничения такого захода.

Федеральным законом 1998 г. устанавливаются правила вынужденно­го захода иностранных судов, иностранных военных кораблей или других государственных судов в территориальное море, во внутренние морские воды и в морские порты, согласно которым, правом такого захода пользу­ются суда, и корабли всех государств без какой бы то ни было дискрими­нации в соответствии с нормами международного права.

Вынужденный заход может осуществляться в силу чрезвычайных об­стоятельств, таких как: несчастный случай; авария; стихийное бедствие или сильный шторм, угрожающий безопасности судна; ледовых условий, угрожающих безопасности судна; буксировки поврежденного судна; дос­тавки спасенных людей; необходимости оказания срочной медицинской помощи члену экипажа или пассажиру, а также в силу других чрезвычай­ных обстоятельств.

В осуществлении права вынужденного захода может быть отказано аварийным иностранным судам, иностранным военным кораблям и дру­гим государственным судам с ядерными двигателями или судам, перево­зящим ядерные или другие опасные или ядовитые по своей природе веще­ства или материалы, которые могут нанести ущерб Российской Федерации значительно больший, чем ущерб, угрожающий такому аварийному судну.

Все споры в отношении действий иностранных военных кораблей, нарушающих законодательство Российской Федерации во внутренних морских водах, морских портах и в территориальном море, разрешаются исключительно дипломатическим путем.

При применении иностранным военным кораблем оружия против ко­раблей, судов, летательных аппаратов или граждан Российской Федерации ответные меры для отражения нападения осуществляются в соответствии с Законом 1993 г. и Уставом Организации Объединенных Наций.

Законом 1998 г. регламентируется правовой режим исследования, ис­пользования и охраны водных биологических ресурсов и других природных ресурсов внутренних морских вод и территориального моря, при этом устанавливается, что иностранным гражданам и лицам без гражданства, иностранным юридическим лицам, а также не имеющим статуса юридиче­ского лица объединениям юридических лиц иностранных государств и международным организациям запрещаются исследование, разведка и разработка (добыча) водных биологических ресурсов и других природных ресурсов внутренних морских вод и территориального моря, проведение морских научных исследований во внутренних морских водах и террито­риальном море, а также другая деятельность во внутренних морских водах и территориальном море, в том числе с борта летательного аппарата, если иное не предусмотрено другими федеральными законами или междуна­родными договорами Российской Федерации.

Таким образом, судоходство во внутренних **морских** водах и террито­риальном море арктического региона России регламентируется Федераль­ным законом «О внутренних морских водах, территориальном море и при­лежащей зоне» 1998 г., а также Правилами плавания по трассам Северного морского пути 1991 г., совокупность норм которых представляет собой правовой режим судоходства в этом регионе.

1.2. Правовой режим судоходства в исключительной экономической зоне российской Арктики

Правила плавания по трассам Северного морского пути 1991 г. регу­лируют судоходство на всем протяжении трасс СМП, по каким бы мор­ским пространствам в тот или иной навигационный период они не прохо­дили - внутренним морским водам, территориальному морю или исключи­тельной экономической зоне.

Регулирование судоходства по трассам СМП осуществляется Россий­ской Федерацией с целью предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды с судов, а также обеспечения безо­пасности мореплавания в данном регионе, «... поскольку существующие в Арктике особо суровые климатические условия и наличие льдов в течение большей части года создают препятствия либо повышенную опасность для судоходств, а загрязнение моря или северного побережья СССР может на­нести тяжелый вред экологическому равновесию или необратимо нару­шить его, а также причинить ущерб интересам и благосостоянию народов Крайнего Севера».

Устанавливая статус исключительной экономической зоны, права и обязанности других государств в исключительной экономической зоне Российской Федерации, в проекте Федерального закона «Об исключитель­ной экономической зоне Российской Федерации» (далее - проект Феде­рального закона) воспроизводятся положения ст. 234 Конвенции 1982 г., которая предоставляет прибрежному арктическому государству право в «покрытых льдом районах» исключительной экономической зоны в отношении принятия мер для предотвращения загрязнения морской сре­ды с судов, более строгие, чем международные.

В то же время в исключительной экономической зоне российской Арктики действуют нормы общие для всей исключительной экономиче­ской зоны Российской Федерации.

Прежде всего, это принцип, согласно которому Российская Федера­ция, осуществляя суверенные права и юрисдикцию в исключительной эко­номической зоне, не препятствует осуществлению судоходства, полетов, и иных прав и свобод других государств, признаваемых в соответствии с общепризнанными *принципами и нормами* международного права.

Это *положение проекта Федерального закона находится* в полном со­ответствии с положениями Конвенции 1982 г.

Проектом Федерального закона устанавливается, что внешняя грани­ца исключительной экономической зоны находится на расстоянии 200

морских миль от исходных линий, от которых отмеряется ширина терри­ториального моря.

Российская Федерация в исключительной экономической зоне осу­ществляет:

суверенные права в целях изучения, разведки, разработки, промысла и сохранения живых и неживых ресурсов и управления такими ресурсами;

разведки морского дна и его недр и разработки минеральных и других не­живых ресурсов, а также промысла живых организмов, относящихся к «сидячим видам» морского дна и его недр;

исключительное право разрешать и регулировать буровые работы на морском дне и в его недрах для любых целей; сооружать, а также разре­шать и регулировать создание, эксплуатацию и использование искусствен­ных островов, установок и сооружений.

юрисдикцию в отношении:

морских научных исследований, защиты и сохранения морской среды от загрязнения из всех источников, создания и использования искусствен­ных островов, установок и сооружений.

Российская Федерация осуществляет юрисдикцию над такими искус­ственными островами, установками и сооружениями, в том числе юрис­дикцию в отношении таможенных, фискальных, санитарных и иммигра­ционных законов и правил, а также законов и правил, касающихся безо­пасности.

Проект Федерального закона содержит статью, которая в соответст­вии с положениями Конвенции 1982 г., в частности со ст. 211 (6), устанав­ливает, что для отдельных районов исключительной экономической зоны, где по признанным техническим причинам, относящимся к океанографи­ческим и экологическим условиям указанных районов и специфике пере­возок, необходимо принятие особых обязательных методов предотвраще­ния загрязнения с судов нефтью, ядовитыми жидкими веществами и мусором, при соблюдении необходимых международных процедур и междуна­родных договоров Российской Федерации могут быть приняты федераль­ные законы и иные нормативные правовые акты для предотвращения, со­кращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды.

В проекте Федерального закона также предусматривается, что в слу­чае столкновения судов, посадке судна на мель, морской аварии, проис­шедшей в исключительной экономической зоне, либо действия по ликви­дации последствий таких аварий привели или могут привести к серьезным вредным последствиям, Правительство Российской Федерации в соответ­ствии с нормами международного права вправе принять необходимые ме­ры, соразмерные фактическому или грозящему ущербу, в целях защиты побережья Российской Федерации либо связанных с ним интересов от за­грязнения или угрозы загрязнения.

Очевидно, что данные положения проекта Закона имеют особое зна­чение для правового регулирования предотвращения, сокращения и со­хранения под контролем загрязнения морской среды арктической исклю­чительной экономической зоны.

В соответствии с положениями проекта Федерального закона органы охраны исключительной экономической зоны при выполнении ими слу­жебных обязанностей имеют право останавливать суда, если имеются дос­таточные основания считать, что эти суда произвели незаконный сброс вредных веществ в исключительной экономической зоне. У капитана ос­танавливаемого судна может быть затребована информация, необходимая для того, чтобы установить, было ли совершено нарушение, а само судно может быть осмотрено, с составлением протокола об осмотре с после­дующим задержанием, если для этого имеются достаточные основания.

Кроме того, в исключительной экономической зоне Российской Фе­дерации органы охраны имеют право останавливать и осматривать рос­сийские и иностранные суда осуществляющие: разведку и промысел живых ресурсов: перегрузку выловленных (добытых) живых ресурсов на дру­гие суда: разведку и разработку неживых ресурсов: ресурсные и морские научные исследования: иную деятельность в исключительной экономиче­ской зоне. В случаях, предусмотренных проектом Федерального закона и международными договорами Российской Федерации, органы охраны имеют право: приостанавливать или прекращать указанную деятельность;

задерживать нарушителей и изымать у них орудия лова, инструменты, все незаконно добытое, а также документы в качестве временной меры до вы­несения окончательного решения суда в целях пресечения нарушения и обеспечения доказательств факта такого нарушения, а также для обеспе­чения исполнения решений суда; задерживать суда - нарушители и достав­лять их в ближайший порт Российской Федерации (иностранные суда - в один из портов Российской Федерации, открытых для захода иностранных судов); преследовать по горячим следам, задерживать суда - нарушители и доставлять их в порт.

Порядок преследования по горячим следам, остановки, осмотра и за­держания судов, порядок составления протоколов и порядок нахождения задержанных судов - нарушителей в портах Российской Федерации опре­деляются в соответствии с законодательством Российской Федерации и нормами международного права.

В проекте Федерального закона устанавливаются случаи применения органами охраны оружия против нарушителей данного Федерального за­кона и международных договоров Российской Федерации - для отражения их нападения и прекращения сопротивления в случае, если жизнь должно­стных лиц органов охраны подвергается непосредственной опасности.

Военные корабли и летательные аппараты могут применять оружие против судов - нарушителей в ответ на применение ими силы, а также в других исключительных случаях при преследовании по горячим следам, когда исчерпаны все другие обусловленные сложившимися обстоятельствами меры, необходимые для прекращения нарушения и задержания на­рушителей.

Органы охраны пользуются правами, предусмотренными в проекте Федерального закона, также в отношении судов, находящихся в террито­риальном море или во внутренних водах Российской Федерации, если имеются достаточные основания считать, что эти суда нарушили в исклю­чительной экономической зоне нормы настоящего Федерального закона или международные договоры Российской Федерации.

2. ПОСЛЕДСТВИЯ ВСТУПЛЕНИЯ В СИЛУ КОНВЕНЦИИ ООН ПО МОРСКОМУ ПРАВУ 1982 г. ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ МОРСКОЙ ОРГАНИЗАЦИИ

2.1. Основы взаимодействия между Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г. и ИМО

Конвенция ООН 1982 г. может быть названа «конвенция-зонтик», т.к. большое количество ее положений может быть реализовано только через специальные механизмы - оперативное регулирование или международ­ные соглашения.

Различные положения Конвенции ООН обязывают государства учи­тывать международные нормы и стандарты, принимаемые через «компетентную международную организацию» (ИМО).

Такие положения можно найти в следующих **статьях** Конвенции ООН 1982г.:

- статья 21(2), которая содержит указания на законы и правила, вво­дящие «общепринятые международные нормы и стандарты» относительно проектирования, конструкции, комплектования экипажа или оборудования иностранных судов, осуществляющих мирный проход через территори­альное море;

- статья 211(6)(с), указывающая на «общепринятые международные нормы и стандарты»;

- статья 217(2), содержит ссылку на требования международных норм и стандартов;

- статья 94(3, 5) ссылается на общепринятые международные правила, процедуры и практику, принимая необходимые меры для обеспечения безопасности в море;

- статьи 21(4), 39(2) и ст. 54 по ссылке, в которых есть указание на «общепринятые законы и правила, касающиеся предотвращения столкно­вения на море»;

- статья 22(3)(а), 41(3) и 53(8) содержит ссылку на «рекомендации компетентной организации» (ИМО) при установке морских коридоров и схем разделения движения;

- статья 23 обязывает иностранные суда с ядерными двигателями, а также суда, перевозящие ядерные и другие опасные или ядовитые вещест­ва, при осуществлении мирного прохода через территориальное море иметь на борту документы и соблюдать особые меры предосторожности, «установленные международными соглашениями»;

- статья 60 и статья 80 указывают на «общепринятые стандарты, ус­тановленные компетентной международной организацией» в отношении искусственных островов, установок и сооружений (3), а также на «применимые стандарты» в отношении зон безопасности вокруг таких объектов (5) и «общепринятые международные стандарты» в отношении судоходства вблизи искусственных островов, установок, сооружений или зон безопасности (б);

- статья 94(3, 4, 5), статья 39(2), а также статьи 54 и 58(2) предусмат­ривают обязанность каждого государства придерживаться «общепринятых международных правил, процедур и практики» для обеспечения безопас­ности на море, а также в целях предупреждения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды;

- статья 210(4, 6) указывает на «глобальные или региональные нормы, стандарты и рекомендуемые практики и процедуру» для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения, вызываемого захо­ронением, а статья 216(1) указывает на «международные нормы и стандар­ты, принятые в этих целях через международные организации или дипло­матическую конференцию;

- статья 211 ссылается на «международные нормы и стандарты» (1) и «общепринятые международные нормы и стандарты» (2,5), установленные для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязне­ния морской среды с судов, а статьи 217(1, 2), 218(1, 3), 220(1, 2, 3) имеют ссылку на «международные нормы и стандарты» в отношении обеспече­ния выполнения таких норм государствами флага, порта и прибрежными государствами соответственно, статьи 217(3) и 226(1) ссылаются на «свидетельства, требуемые международными нормами и стандартами», «сертификаты, судовые журналы или другие документы, которое судно обязано иметь в соответствии с общепринятыми международными норма­ми и стандартами;

- статья 221(6)(а) указывает на «международные нормы и стандарты или практику мореплавания», которые признаются компетентной между­народной организацией (ИМО) для специальных районов;

- статья 211(7) ссылается на «международные нормы и стандарты, включая нормы и стандарты, касающиеся незамедлительного уведомления прибрежных государств, побережье или связанные с ним, интересы кото­рых могут быть затронуты происшествием, включая морские аварии, вле­кущие за собой сбросы или вероятность сбросов»;

- статьи 219(7) и 226(1 )(с), а также статья 94(3, 5) имеют ссылку на «применимые международные нормы и стандарты», касающиеся годности судов для плавания.

Все эти положения обязывают государства-участников Конвенции ООН 1982 г. применять нормы и стандарты ИМО. Решение также может быть найдено между документами ИМО, в которых содержаться такие положения, а именно, между рекомендациями, принимаемыми Ассамбле­ей ИМО, Комитетом по безопасности на море, МЕРС и другими нормами и стандартами, содержащимися в соглашениях ИМО.

**Безопасность судоходства**

# Основные положения

Различные положения Конвенции ООН 1982 г. устанавливают право­вую основу для принятия и введения в законодательство общепринятых норм и стандартов, обеспечивающих безопасность судоходства. Как уже было отмечено, компетенция ИМО в отношении разработки и одобрения таких норм и стандартов делает ее компетентной международной органи­зацией, через которую происходит выработка и принятие международно-правовых норм.

В компетенцию ИМО входят вопросы, относящиеся к конструкции, оборудованию, мореходности и комплектованию судов личным составом, т.е. вопросы, первоначально отнесенные к компетенции государства фла­га. Вопросы, относящиеся к оповещению, связи и недопущению помех на установившихся путях международного судоходства отнесены к компе­тенции государства флага и прибрежного государства. Механизмы ИМО обеспечивают гарантии того, что при осуществлении государствами при­нудительных мер, направленных на обеспечение безопасности судоходст­ва, не будут нарушать права иностранных судов.

Документы ИМО регулируют степень принуждения, применяемую государствами для соблюдения иностранными судами международных норм и стандартов, обеспечивающих безопасность в портах. Такое прину­ждение ограничивается положениями, заложенными в основных конвен­циях ИМО по безопасности.

Конвенция ООН 1982 г. закладывает международно-правовую основу юрисдикции государства флага относительно обеспечения безопасности судоходства. Устанавливаются рамки, в пределах которых вмешательство в международное судоходство со стороны государства флага в различных регионах Мирового океана является законным.

# Юрисдикция государства флага

Основные обязательства, возложенные на государство флага, содер­жаться в ст. 94 Конвенции ООН 1982 г. Данная статья обязывает государ­ство флага принимать необходимые меры для обеспечения безопасности на море (ст. 94(3,4,5)). В этой связи необходимо отметить следующие кон­венции ИМО:

- Международная конвенция по спасанию жизни на море 1974 г. (SOLAS 74) с Протоколом 1978 г. (SOLAS Protocol'78);

- Международная конвенция по перевозке грузов 1966 г. (LL'66);

- Конвенция по международному регулированию и предупреждению инцидентов на море 1972 г. (COLREG'72);

* Международная конвенция относительно стандартов по подготовке, сертификации и наблюдению за моряками 1978 г. (STCW78).

# Юрисдикция прибрежного государства

ИМО не имеет договорных механизмов, регулирующих рамки юрис­дикции прибрежного государства. Это - исключительная сфера Конвенции ООН 1982 г. Но Конвенция устанавливает основы для разработки таких механизмов. Через эти механизмы ИМО сможет контролировать степень вмешательства прибрежного государства в иностранное судоходство в це­лях обеспечения выполнения общепринятых международных норм и стандартов.

Применение прибрежными государствами норм и стандартов, разра­ботанных ИМО, предусмотрено следующими статьями Конвенции ООН 1982г.:

- статья 21(1) дает прибрежному государству право принимать зако­ны и правила, касающиеся мирного прохода через территориальное море. Они, в частности, могут касаться безопасности судоходства и регулирова­ния движения судов (ст. 21(1)(а)). Такие законы и правила должны соот­ветствовать положениям Конвенции ООН и «другим нормам международ­ного права». Инкорпорация в национальное законодательство положений конвенции ИМО дает прибрежному государству право требовать от ино­странного судна, осуществляющее мирный проход через территориальное море, соответствия положениям данных конвенций, даже если государст­во флага не является их участником;

- статья 41 предоставляет право государству, граничащему с проли­вом, используемым для международного судоходства, устанавливать мор­ские коридоры и предписывать схемы разделения движения, когда это не­обходимо для содействия безопасному проходу судов. Такие морские ко­ридоры или схемы разделения движения должны соответствовать «общепринятым международным правилам» (ст. 41(3)). К категории таких правил относятся и соглашения ИМО. Как и в территориальном море, ино­странные суда в проливах обязаны соблюдать законы и правила, установ­ленные государствами, граничащими с международными проливами, даже если они содержат «общепризнанные международные правила», содержа­щиеся в международных соглашениях, в которых не участвует государство флага. Конвенция ООН 1982 г. обязывает иностранные суда при осущест­влении транзитного прохода соблюдать «общепризнанные международ­ные правила, процедуры и практику, касающиеся безопасности на море, включая Международные правила предупреждения столкновения на море» (ст. 39(2)(а));

- статья 35(с) предусматривает, что положения Части III Конвенции ООН 1982 г. не затрагивают правового режима проливов, проход в кото­рых регулируется в целом или частично давно существующими и находя­щимися в силе международными конвенциями, которые относятся специ­ально к таким проливам. Однако такие конвенции применяются с учетом положений статьи 311 Конвенции ООН, а также вступительной части это­го документа;

- статья 54 устанавливает, что статьи Конвенции ООН 1982 г., регу­лирующие режим транзитного прохода через международные проливы (ст.ст. 39,40,42 и 44), применяются к архипелажному проходу по морским коридорам;

- статья 58(2) устанавливает, что статьи Конвенции ООН 1982 г., ус­танавливающие правовой режим открытого моря (ст.ст. 88-115) и другие нормы международного права применяются к исключительной экономи­ческой зоне постольку, поскольку они не являются несовместимыми с по­ложениями Части V Конвенции.

# Юрисдикция государства порта

В рамках ИМО принят ряд документов, содержащих весьма важные положения относительно юрисдикции государства порта. К таким доку­ментам относятся LL'66, SOLAS'74, SOLAS Protocol'78, STCW'78. Эти соглашения дают государству порта право проверять содержание серти­фикатов, подтверждающих соответствие условиям обеспечения безопас­ности, инспектировать судно, если сертификаты не в порядке, или если есть основания полагать, что оборудования судна не соответствует дан­ным сертификата.

# Конструкция, оборудование и годность судов к плаванию

Статья 94(3) Конвенции ООН 1982 г. возлагает на государство флага обязанность принимать необходимые меры для обеспечения безопасности в море, в частности, относительно конструкции, оборудования и годности судов к плаванию. Пункт 4 ст. 94 предусматривает меры, необходимые для обеспечения выполнения данных обязательств. Предусматривается, что государства обязаны обеспечивать, чтобы каждое судно перед регист­рацией, а в дальнейшем через соответствующие промежутки времени, ин­спектировалось квалифицированными инспекторами и имело на борту карты, мореходные издания и навигационное оборудование и приборы, необходимые для безопасного плавания. Пункт 5 **ст.** 94 предусматривает, что при осуществлении таких мер каждое **государство** обязано придержи­ваться общепризнанных международных правил, процедур и практики. Это положение распространяется и на меры, принимаемые в отношении исключительной экономической зоны (ст. 58 (2)). Статья 217 (2) преду­сматривает аналогичные положения относительно обеспечения выполне­ния законов и правил, касающихся загрязнения. Государства, в частности, обязаны принимать надлежащие меры с целью обеспечения того, чтобы судам, плавающим под их флагом или зарегистрированных в них, запре­щалось плавание до тех пор, пока они не будут в состоянии выйти в море с соблюдением применимых международных норм и стандартов, установ­ленных через компетентную международную организацию или общую ди­пломатическую конференцию для предотвращения, сокращения и сохра­нения под контролем загрязнения морской среды.

*Пункты 1-5 статьи 94 Конвенции ООН 1982 г.*

1. *Каждое государство эффективно осуществляет в администра­тивных, технических и социальных вопросах свою юрисдикцию и*

*контроль над судами, плавающими под их флагом. 1. Каждое государство, в частности:*

*a) ведет регистр судов с указанием названий судов, плавающих под его флагом, и их данных, кроме тех судов, которые исключены из общепринятых международных правил вследствие их не­больших размеров; и*

b) *принимает на себя в соответствии со своим внутренним пра­вом юрисдикцию над каждым судном, плавающим под его фла­гом, и над его капитаном, офицерами и экипажем в отношении административных, технических и социальных вопросов, ка­сающихся данного судна.*

*3. Каждое государство в отношении судов, плавающих под его флагом, принимает необходимые меры для обеспечения безопасно­сти в море, в частности в том, что касается:*

*a) конструкции, оборудования и годности к плаванию судов;*

*b) комплектования, условий труда и обучения экипажей судов с учетом применимых международных актов;*

*c) пользования сигналами, поддержания связи и предупреждения столкновения.*

*4. В число таких мер входят меры, необходимые для обеспечения то­го, чтобы:*

*а) каждое судно перед регистрацией, а в дальнейшем через соответствующие промежутки времени, инспектировалось квалифицированным судовым инспектором и имело на борту такие карты, мореходные издания и навигационное оборудование и приборы, какие необходимы для безопасного плавания судна;*

*b) каждое судно возглавлялось капитаном и офицерами соответ­ствующей квалификации, в частности, в области судовожде­ния, связи и судовых машин и оборудования, а экипаж по ква­лификации и численности соответствовал типу, размерам, механизмам и оборудованию судна;*

*c) капитан, офицеры и, в необходимых степени, экипаж были полностью ознакомлены с применимыми международными правилами по вопросам охраны человеческой жизни на море, предупреждения столкновения, предупреждения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды и под­держания связи по радио и были обязаны соблюдать такие правила.*

*5. Принимая меры, предусмотренные в п.п. 3 и 4, каждое государст­во обязано придерживаться общепринятых международных пра­вил, процедур и практики и предпринимать все необходимые шаги для обеспечения их соблюдения.*

В статье 21(2) Конвенции ООН 1982 г. установлено, что прибрежное государство не применяет к иностранным судам, осуществляющим мир­ный проход через территориальное море, законы и правила, относящиеся к проектированию, конструкции, комплектованию экипажа или оборудо­ванию судов, если только они не вводят в действие «общепризнанные ме­ждународные нормы и стандарты». Это положение является чрезвычайно важным для применения договорных норм ИМО, содержащих такие нор­мы и стандарты, т.к. они устанавливают рамки юрисдикции прибрежного государства.

 Статья 211(6) Конвенции ООН 1982 г. предусматривает, что в случае, когда нормы и стандарты, установленные через компетентную междуна­родную организацию или общую дипломатическую конференцию для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды с судов, не соответствуют особым условиям определенно­го, четко обозначенного района исключительной экономической зоны, прибрежное государство может после консультаций через компетентную международную организацию принять в отношении такого района законы и правила, вводящие нормы и стандарты или практику мореплавания, признаваемые этой организацией.

Общепринятые международные нормы и стандарты, на которые ссы­лаются статьи 21(2) и 94(5) Конвенции ООН 1982 г., в основном содер­жаться в SOLAS и LL. Также такие нормы и стандарты, а также нормы и стандарты, направленные на предотвращение, сокращение и сохранение под контролем морской среды, содержаться в MARPOL.

В целях наиболее эффективного применения этих конвенций ИМО приняла многочисленные рекомендации.

SOLAS 74 и SOLAS Протокол 78 регулируют минимальные стандар­ты конструкции, оборудования и функционирования судов, относящиеся к таким предметам, как механизмы и электроприборы, пожарная безопас­ность, обнаружение и тушение, спасательные операции и мероприятия, радиосообщения. Правила предоставляются для проверок различных ти­пов судов (нефтевозы, газовые и химические танкеры, пассажирские суда, суда типа ро-ро), издания документов, устанавливающих соответствие судов установленным стандартам, и обязанности проводить адекватное оборудование и морские издания.

LL 66 определяет минимальную высоту борта, до которой судно мо­жет быть нагружено, включая высоту борта танкеров, взятых в расчете возможных рисков представленных в различных климатических зонах и в различные времена года.

Требования к конструкции и оборудованию для безопасности рыбо­ловецких судов содержатся в Торремолиносской международной Конвен­ции 1977 г. в редакции Торремолиносского Протокола 1993 г. Ни Конвен­ция, ни Протокол не вступили в силу.

В добавление к этим конвенциям ИМО приняла ряд рекомендаций, руководящих указаний и кодов, относящихся к конструкции, оборудова­нию и годности судов к плаванию. Как государства, имеющие превосход­ство, государства-члены, уже серьезно использовали некоторые из еще не утвержденных правил.

# Комплектование судов личным составом

Касаясь конструкции и оборудования, Конвенция ООН 1982 г. уста­навливает в статье 94(3)(Ь), что каждое государство должно принимать меры для обеспечения безопасности на море в открытом море относитель­но комплектования судов личным составом, кондиции и тренировки ко­манды, принимая во внимание применяемые международные правила. Па­раграф 4(Ь) акцентирует внимание на том, что такие меры должны преду­сматривать, что каждое судно возглавляется капитаном и офицером, кото­рые обладают необходимой для типа, размера, механизма и оборудования судна». Параграф 4(с) также требует, «чтобы капитан, офицеры и, в необ­ходимой степени, экипаж были ознакомлены с применяемыми междуна­родными правилами по вопросам охраны человеческой жизни на море, предупреждения столкновения, предотвращения, сокращения и сохране­ния под контролем загрязнения морской среды и поддержания связи по радио». Также в согласовании с этими положениями параграф 5 постанов­ляет, что «каждое государство обязано придерживаться общепринятых международных правил, процедур и предпринимать все необходимые ша­ги для обеспечения их соблюдения». Эта обязанность также содержится в ИЭЗ. Статья 217(2) Конвенции ООН 1982 г. охватывает часть 3 статьи 94 по защите морской среды. Она обязывает государство флага судна обеспе­чить, чтобы их судам было запрещено плавание до того момента, когда они смогут отправиться дальше в море в соответствии с установленными требованиями.

Статья 21(2) также устанавливает, что прибрежное государство не может навязывать иностранным судам законов и правил, относящихся к мирному проходу через их территориальное море, применяемых к ком­плектованию экипажа, «если только они не вводят в действие общеприня­тые международные нормы и стандарты.

Статья 211(6)(с) устанавливает, что дополнительные законы и прави­ла, которые прибрежное государство может принимать для специальных районов в ИЭЗ, не должны требовать от иностранных судов соблюдать стандарты комплектования экипажа, иные, чем общепринятые междуна­родные нормы и стандарты.

SOLAS 74 накладывают общую обязанность на государства флага обеспечить для цели безопасности жизни на море и соответствующего комплектования экипажа судна. Таким образом, суда должны быть снаб­жены соответствующим сертификатом, таким как очевидность требуемого минимума безопасности комплектования экипажа (правило v/13).

STCW 78 содержит исчерпывающий список международных правил, относящихся к подготовке и сертифицированию персонала. Эта Конвен­ция утверждает минимальные требования к подготовке, квалификации и мореходному обеспечению (сервису) для капитанов и офицеров и для со­ответствующих категорий, которые формируют часть навигационной вах­ты, вахты в машинном отделении на нефтяных, химических танкерах или танкерах со сжиженным газом и пассажирских судах.

STCW 78 была пересмотрена на Конференции государств-участников, проходившей в 1995г. Изменения, внесенные в связи с этой возможностью, относятся к тому, что Конвенция STCW не была формаль­но применена и не накладывала какие-либо строгие обязанности на участ­ников относительно ее выполнения. Они также, в общем, привели Конвен­цию STCW в соответствие с сегодняшним днем. Одна из главных особен­ностей переработки включает в себя переработку нового кода STCW, ко­торому было отнесено общее содержание технических правил. Часть А кода является императивной (повелительной), тогда как часть В является рекомендательной. В дополнение, Конференция исправила Главу I Кон­венции STCW, озаглавив ее «Общие положения».

Таким образом, Государства-участники должны предоставлять ин­формацию ИМО, касающуюся выполнения требований Конвенции. Коми­тет Морской Безопасности ИМО (MSC) будет использовать эту информа­цию для выявления Участников, которые могут доказать, что ими был по­лучен полный и законченный результат Конвенции. Кроме того, были раз­виты усиленные процедуры, касающиеся действий портового контроля го­сударства, согласно Статье Х Конвенции STCW 1978. Таким образом, также были внесены и дополнения, относящиеся к специальным условиям тренировки и квалификации экипажа на борту пассажирских судов типа ро-ро.

Проходившая параллельно с конференцией STCW 1995 Конференция приняла новую Конвенцию по Стандартам тренировки, удостоверению и несению вахты для экипажей рыболовных судов. Конвенция представляет собой первую попытку установить императивные стандарты безопасности для команд рыболовных судов.

***Сигналы, сообщения и предупреждение столкновений.***

Для обеспечения безопасности в открытом море и в исключительной экономической зоне государство флага в рамках своей юрисдикции долж­но принимать соответствующие меры по отношению к «пользованию сиг­налами, поддержанию связи и предупреждению столкновений» (статьи 94 (3) (с) и 58 (2)). Эти меры должны согласовываться с «общепринятыми международными правилами, процедурами и практикой и каждое государ­ство должно предпринимать необходимые шаги для обеспечения их со­блюдения» (статья 94 (5)). Граница распространения стандартов, касаю­щихся сигналов, сообщений и предупреждения столкновений были разра­ботаны MSC и одобрены соответствующим органом внутри рамок доку­ментов и рекомендаций договора. Соответствующие параграфы относятся к положениям, включенным в документы ИМО, которые связаны с пред­метом, затронутым в статье 94 (3) (с) Конвенции ООН 1982 г.

***Правила относительно сигналов.***

Правила и предписания относительно сигналов отражены в SONAS 74 и COLREG 72. Согласно предписаниям v/21 SONAS, все суда, обязан­ные иметь радиооборудование, должны соблюдать Международный код Сигналов. Любое другое судно, которое, по мнению Администрации, нуж­дается в его использовании, должно также его соблюдать. Этот код был принят 4-ой сессией Ассамблеи ИМО в 1965 и с тех пор был дополнен (исправлен) MSC несколько раз.

***Предписания относительно сообщений.***

Правила относительно сообщений для целей безопасности содержат­ся в Главе IV SONAS 74, которые связаны с обеспечением радио комму­никационных сообщений соглашающихся правительств и обеспечивают для оборудования на борту судов для сообщений о бедствиях и спасании также как для общих радиосообщений. Специальные технические радио требования к оборудованию для таких целей установлены в Радио Пред­писаниях Международного Телекоммуникационного Союза.

Правила относительно сообщений также содержаться в главе V SONAS, в частности в Предписаниях 2 и 3 по сообщениям об опасности и в Предписании 4 по метеорологическим сообщениям.

***Предписания относительно предупреждения столкновений на море.***

Предписания относительно предупреждения столкновений на море установлены в COLREG 72, которое связано с правилами управления и плавания, огнями и формами (образами, очертаниями), звуковыми и све­товыми сигналами. COLREG также регулирует поведение судов, дейст­вующих в или около схем разделения движения. Внутри общих рамок, ус­тановленных положениями Конвенции ООН 1982 г., COLREG применяет­ся к открытому мор^, исключительной экономической зоне, территори­альному морю и путям, используемым для международного судоходства. Тем не менее, Правило 1(а) COLREG устанавливает, что правила приме­няются ко «всем судам в открытых морях и во всех водах, связанных с ни­ми и вместе с этим приспособленных для прохода морских судов».

Конвенция ООН 1982 г. обязывает иностранные суда подчиняться этим предписаниям при навигации (проходе) в территориальном море, по путям, используемым для международного судоходства и в архипелажных водах. В соответствии с этим Конвенция устанавливает, что «общепринятые международные правила, касающиеся предотвращения столкновения в море, должны также применяться к иностранным судам, осуществляющим право мирного прохода через территориальное море и архипелажные воды (статьи 21(4) и 52(1)). В соответствии со статьей 54, суда, осуществляющие право транзитного прохода через архипелажные морские коридоры, должны подчинятся Международным правилам пре­дупреждения столкновений на море.

**Схемы движения судов *Территориальное море***

В соответствии со статьей 22 Конвенции ООН 1982 г. прибрежное государство может:

- устанавливать морские коридоры и предписывать схемы разделения движения для регулирования мирного прохода судов через их территори­альное море, где необходимо и с учетом безопасности судоходства. (Статья 22(1));

- обязать танкеры, суда с ядерными двигателями и суда, перевозящие ядерные и другие опасные или ядовитые по своей природе вещества или материалы, ограничить их проход по таким морским коридорам (Статья 22 (2)).

В соответствии со статьей 22 (3) (а), прибрежные государства долж­ны при установлении морские коридоров и предписании схем разделения движения «принимать во внимание» inter alia рекомендации компетентной международной организации (ИМО). В отношении морских коридоров со­ответствующие положение ИМО содержатся в Предписании v/8 SOLAS, дополненном (исправленном) в 1995 г., в Общих положениях по схемам движения судов ИМО, принятых Резолюцией А. 572 (14) Ассамблеи ИМО. Положения по схемам разделения движения (TSS) содержатся в Правилах 1(d) и 10 COLREG .

Предписание v/8 (j) SOLAS устанавливает, что «все принятые систе­мы схем движения судов и действия, предпринимаемые в соответствии с этими системами, должны быть согласованы с международным правом, включая соответствующие положения Конвенцию ООН 1982 г. по мор­скому праву 1982 г. Принимая во внимание темы Статьи 22(3)(а) Конвен­ции ООН 1982 г., Предписания v/8 устанавливает, что системы схем дви­жения судов «рекомендованы для использования и могут быть представ­лены обязательными для всех судов, определенных категорий судов или судов, перевозящих определенные грузы, принятые или выполняемые в соответствии с руководящими правилами и критериями, разработанными Организацией» (ИМО). Эти положения Конвенции ООН 1982 г. и SOLAS и классы (типы) судов, к которым они относятся, в Статье 22(2) Конвен­ции ООН 1982 г. находятся во взаимодействии с работой, проводимой ИМО и Международным Агентством Атомной Энергии (IAEA) для рас­смотрения условий транспортировки морем радиоактивных материалов с точки зрения безопасности.

Параграф (d) Предписания v/8 подтверждает, что инициатива дейст­вий по установлению систем схем движения судов является обязанностью правительств, которые должны принимать во внимание руководящие правила и критерии, установленные ИМО.

Правила 1(d) и 10 COLREG определяют соответственно компетен­цию ИМО принять TSS основные технические предписания следующие в этом направлении. Эти предписания эффективно устанавливав ограниче­ния судоходства для обеспечения безопасности.

Общие предписания ИМО по схемам движения судов, содержащих условия для принятия мер движения судов, применяемых не только в тер­риториальном море, но также и в исключительной экономической зоне, проливах и архипелажных водах. В соответствии с параграфом 3.4 Руко­водящих правил, «ИМО не должна принимать или исправлять системы схем движения без согласия заинтересованного прибрежного государства, там, где эти системы могут подействовать на:

1. Их права и практику в отношении эксплуатации живых и мине­ральных ресурсов;

2. Окружающую среду, условия движения или установленные систе­мы схем движения судов в соответствующих водах;

3. Требования к улучшению или урегулированию в целях судоходства или гидрографических обзоров в соответствующих водах».

В непосредственномотношении к предмету территориального моря (параграфы 3.14 - 3.16), 3.16 устанавливает, что правительства устанавли­вал системы схем движения, «ни одна часть которых не может быть вда­ли от их территориальных морей» (3.141 должны составлять их в соответ­ствии с критериями, установленными ИМО и представлять их ИМО для утверждения. Параграфы 3.15 и 3.16 применяются к случаям, где «по ка­кому бы ни было основанию» правительство решило не передавать на рас­смотрение ИМО системы схем движения. В таких случаях правительства должны довести до сведения моряков системы схем движения, обеспечить ясные указания в картах и в морских публикациях, к которым данные пра­вила относятся.

***Проливы, используемые для международного судоходства.***

Также как прибрежное государство имеет власть над территориаль­ным морем, государства, граничащие с проливами, имеют право устанавливать морские коридоры и схемы разделения движения или, как это предписывается, заменять их, когда это необходимо для содействия безо­пасному проходу судов в проливах, используемых для международного судоходства. (Статья 41 (1) и (2)). Тогда как в отношении территориально­го моря прибрежные государства просто обязываются «принимать во вни­мание рекомендации ИМО выполнение этих предписаний представляется императивным для государств, граничащих с проливами. В соответствии с Конвенцией, морские коридоры и схемы разделения движения в проливах, используемых для международного судоходства, «должны соответство­вать общепринятым международным нормам» (Статья 41 (3)). Предписа­ния ИМО, касающиеся этого вопроса, содержатся в SOLAS (Предписание v/8) для мер движения, иных, чем TSS, COLREG 1972 (правила 1(d) и 10) для TSS Общие предписания ИМО по схемам движения судов, содержа­щихся в резолюции А 572141), как это было представлено.

Конвенция ООН 1982 г. также устанавливает, что государства, грани­чащие с проливами должны передать предложения для установления мор­ских коридоров и предписания TSS, и их замены, компетентной организа­ции (ИМО) с целью их утверждения (Статья 41 (4)). Государства, грани­чащие с проливами, могут вводить TSS и предписания, устанавливающие морские коридоры, только после того, как они будут формально утвер­ждены ИМО. Как бы там ни было, ИМО имеет право утверждать их толь­ко, если они могут быть согласованы с соответствующими государствами (Статье 41 (4)). Морские коридоры и схемы разделения движения обяза­тельны для судов, осуществляющих транзитный проход (Статья 41 (7)).

Ст. 35(с) Конвенцию ООН 1982 г. устанавливает, что предписания для проливов, используемых для международного суд сходства, не затраги­вает «правового режима проливов, проход в которых регулируется в целом или частично давно существующими и находящимися в силе международ­ными конвенциями, которые относятся специально к таким проливам».

Это положение должно приниматься во внимание в отношении с пар. (к) SOLAS.

«Ни это предписание, ни его соответствующие руководящие правила и критерии не могут ограничивать права и обязанности Правительств, предоставляемые им международным правом или правовым режимом международных проливов».

В отношении морских коридоров и схем разделения движения через воды двух или более государств, граничащих с проливами, заинтересован­ные государства сотрудничают в выработке предложений через консуль­тации с «компетентной международной организацией» (Ст. 41(5) Конвен­цию ООН 1982 г.). SOLAS предписывает в V\8(f) предоставлять Государ­ствам возможность составлять общие предложения на базе взаимного со­гласия, которые должны быть разосланы заинтересованным Правительст­вам. Также следует подчеркнуть, что в отношении проливов, к которым не применяется режим транзитного прохода, согласно ст. 38 Конвенции ООН 1982 г., или проливов, соединяющих часть открытого моря или ИЭЗ и тер­риториальное море иностранного государства, применяется режим мирно­го прохода (Ст. 45 Конвенцию ООН 1982 г.).

# Архипелажные воды

Некоторые параграфы ст. 53 Конвенции ООН 1982 г. регулируют право государства-архипелага устанавливать морские коридоры и схемы разделения движения и отмечают роль ИМО в этом вопросе:

- государства-архипелаги могут устанавливать морские коридоры, обеспечивающие непрерывный и быстрый проход иностранных судов че­рез архипелажные воды и прилегающее территориальное море, и предпи­сывать схемы разделения движения для целей безопасного прохода судов по узким фарватерам в таких морских коридорах (пар. 1, б ст. 53 Конвен­ции ООН 1982 г.).

- в отношении транзитного прохода в проливах, используемых для международного судоходства, морские коридоры и схемы разделения движения в архипелажных водах должны соответствовать «общепринятым международным правилам» (пар. 8 ст. 53 Конвенции ООН 1982 г.).

- государства-архипелаги должны передавать предложения, включая замену морских коридоров и схем разделения движения «компетентной международной организации» (ИМО) для принятия. Предложения могут быть приняты только в случае их согласования с заинтересованным госу­дарством-архипелагом. Только после принятия их ИМО морские коридо­ры или схемы разделения движения могут быть установлены, предписаны или изменены (пар. 9, ст. 53 Конвенции ООН 1982 г.).

- должны быть установлены осевые линии морских коридоров и схем разделения движения на морских картах, которые должны публиковаться (пар. 10, ст. 53 Конвенции ООН 1982 г.).

- установленные морские коридоры и схемы разделения движения должны соблюдаться судами, осуществляющими архипелажный проход по морским коридорам (пар. 11, ст. 53 Конвенции ООН 1982 г.).

- предложенные для утверждения схемы архипелажного прохода бы­ли переданы в ИМО и обдумывалось внесение необходимых поправок в Общее Руководство по схемам движения судов.

# Исключительная экономическая зона

В Конвенции ООН 1982 г. не содержатся положения, касающиеся ус­тановления морских коридоров и схем разделения движения в ИЭЗ или в открытом море. Но, принимая во внимание общую компетенцию ИМО, Общие Руководство по схемам движения судов (резолюция А.572(14)) со­держит положения, которые могут быть применены за пределами террито­риального моря. В соответствии с пар. 3.8. Правительство, предлагающее новую систему схем движения или дополнения к такой системе, «часть ко­торой лежит за пределами его территориального моря, должно прокон­сультироваться с ИМО в целях возможного утверждения и дополнения ИМО для международного использования». Это положение предполагает и то, что заинтересованные государства должны предоставлять всю отно­сящуюся к делу информацию, включая:

1) причины для исключения судов определенного класса из использо­вания систем схем движения или какой-то их части,

2) какие-то альтернативные меры схем движения, если необходимо, для судов или определенных классов судов, которые могут быть исключе­ны из использования системы схем движения или их частей.

Общие предписания, кроме того, устанавливают, что такая система, когда она утверждена «не может быть дополнена или действие ее не может быть приостановлено до консультации с и согласия ИМО, кроме локаль­ных обстоятельств и таких действий срочно требует происшедшее обстоя­тельство.

Принимая во внимание рекомендации параграфа 3.8 Общих предпи­саний о том, что предложения о мерах схем движения за пределами терри­ториального моря должны быть утверждены ИМО, любая зона безопасно­сти, установленная в соответствии со статьей 60 (5) Конвенции ООН 1982 г., которая превышает 500 метров, должны быть переданы ИМО для ут­верждения.

## Судоходные пути и районы

Общие принципы системы судоходных путей и районов и требования к ним содержатся в резолюции А.648 (16). Резолюция А.578 (14) ИМО со­держатся руководящие правила для установления службы проводки судов. Дополнительная резолюция Ассамблеи по Руководящим Правилам для служб проводки судов будет представлена на 20 сессию Ассамблеи для ут­верждения. После утверждения она заменит резолюцию А.578.

В течение 1992 и 1993г.г. Комитет по правовым вопросам и ad hoc не­официальная рабочая группа, докладывающая Комитету, обсуждали пра­вовые вопросы, рассматривая утверждение императивных судоходных пу­тей и районов VTS, принимая во внимание основополагающее направле­ние, установленное Конвенцией 1982г. Это рассмотрение дало толчок для утверждения нового предписания SOLAS по императивным судоходным путям и районам.

Предписание V/8-1 SOLAS предоставляет право государством утвер­ждать и выполнять императивные судоходные пути и районы в соответст­вии с Руководящими правилами и критериями, разработанными ИМО. Предписание представляет императивным для судов, входящих в зоны, покрываемые системами судоходных путей и районов, докладывать бере­говым властям, предоставляя подробности информации до прихода судна в порт. Другая информация может также требоваться в отношении опре­деленных категорий судов или судов, перевозящих определенные грузы. Предписание также устанавливает, что:

- все принятые системы судоходных путей и районов должны соот­ветствовать международному праву, включая соответствующие положение Конвенции ООН 1982 г.);

- ИМО признается единственным международным органом по разра­ботке руководящих правил, критериев и предписаний для систем судоход­ных путей и районов на международном уровне;

- инициатива действий установления системы судоходных путей и районов является ответственностью договаривающихся правительств. Они должны, в принципе, передавать свои предложения на рассмотрение орга­низации. Правительства, которые не представляют на утверждение орга­низации системы судоходных путей и районов должны, по возможности, стараться согласовывать их с руководящими правилами и критериями, разработанными организацией. Резолюцией MSC 43 (64), принятая Коми­тетом по безопасности на море ИМО, содержит также руководящие пра­вила и критерии;

- предписания и связанные с ними руководящие правила и критерии не должны ограничивать права и обязанности правительств, предостав­ленные ими правовым режимом международных проливов;

Принимая во внимание специфическую природу и особенности служб проводки судов, предписание V/8-1 (К) добавляет, что участие су­дов в соответствии с положениями принятых систем судоходных путей и районов, должно быть бесплатным для соответствующих судов.

Предписание V/8-2 SOLAS, вступление в силу которого ожидается 1 июля 1999г., касается служб проводки судов и устанавливает, что исполь­зование служб проводки может признаваться обязательным только в мор­ских районах внутри территориального моря прибрежного государства.

## Суда с ядерными установками и суда, перевозящие опасные грузы

Ст. 22(2) Конвенции ООН 1982 г. устанавливает, что прибрежное государство в отношении танкеров, судов с ядерными двигателями и судов, перевозящие ядерные и другие опасные или ядовитые по своей при­роде вещества или материалы, при осуществлении мирного прохода через его территориальное море, может выдвинуть требования пользоваться морскими коридорами и схемами разделения движения, установленными или предписанными для регулирования прохода судов.

Основные положения, установленные относительно перевозимых судами грузов п. 1 и п. 2 ст. 22 Конвенции ООН 1982 г., дополняются по­ложениями ст. 23, которая относится непосредственно к иностранным су­дам с ядерными двигателями и судам, перевозящим ядерные и другие опасные или ядовитые по своей природе вещества.

В соответствии со ст. 23 Конвенции ООН 1982 г., такие суда при осуществлении мирного прохода через территориальное море должны иметь на борту специальные документы и соблюдать особые меры предос­торожности, установленные для этих судов международными соглаше­ниями. SOLAS является одним из таких соглашений, в частности часть VIII SOLAS относится к судам с ядерными двигателями, а Глава VII гово­рит о перевозке опасных грузов.

## Суда с ядерными установками

В соответствии с VIIIMO SOLAS суда с ядерными установками должны иметь специальный сертификат. Глава VIII дополняет Свод безо­пасности для ядерных торговых судов и Рекомендации по безопасности в портах для ядерных торговых судов.

Принимая во внимание риск стоянки торговых ядерных судов, ре­гулирование SOLAS включает специальные меры контроля. В дополнение к основным властным полномочиям государства порта, Правила 1\19 и VIIIM 1 предусматривают, что ядерные суда должны быть предметом осо­бого контроля до захода в порт и в портах Договаривающихся государств, особенно в отношении проверки наличия на борту действительного Сер­тификата ядерной безопасности судна, и что нет «непредусмотренной» ра­диации или опасности морю или порту, команде, пассажирам или обще­ственности, или морским путям или живым и минеральным ресурсам. Та­ким образом, государство порта имеет полномочия по введению в силу мер контроля в отношении иностранных судов, осуществляющих мирный проход через их территориальное море и заход в порты.

## Опасные грузы

Суда, перевозящие опасные грузы - предмет Главы VII SOLAS, ко­торая регулирует меры безопасности относительно перевозки опасных грузов морем, включая упаковку и размещение груза.

Эта глава дополняется несколькими документами ИМО:

- Международный Кодекс постройки и оборудования судов, пере­возящих опасные химические грузы наливом 1983 г.;

- Международный Кодекс постройки и оборудования судов, пере­возящих сжиженный газ наливом 1983 г.;

Международный Кодекс морской перевозки опасных грузов 1960г.

Кодекс безопасной перевозки облученного ядерного топлива, плу­тония и радиоактивных отходов высокого уровня активности в контейне­рах на борту судов (IMF Code), дополнительно к SOLAS и IMDG в отно­шении всех судов, перевозящих высокорадиоактивных материалов. В ре­золюции А. 790(19), Ассамблея ИМО утвердила технические «основы» ИМО, через консультации с IAEA и UNEP, в продолжение обзора INF Code. Это включается в Долговременный рабочий план ИМО. Обзор INF Code по резолюции А. 790(19) включает такие вопросы, как планирование трасс, уведомления прибрежного государства и прохода судов через установленные особо чувствительные районы, имея в виду международные конвенции, находящиеся в силе. Code будет включаться в SOLAS и преду­сматривается, что он будет императивен согласно этой конвенции.

С точки зрения важности применения для защиты морской среды INF Code также будет императивен в соответствии с MARPOL 73\78.

## Искусственные острова, установки и оборудование

Конвенция ООН 1982 г. устанавливает, что в территориальном мо­ре прибрежное государство может принимать в соответствии с положе­ниями Конвенции и другими нормами международного права законы и правила для защиты навигационных средств и оборудования, а также дру­гих сооружений или установок (ст. 21(1)(b)).

Конвенция ООН 1982 г. предусматривает, что в ИЭЗ прибрежное государство обладает юрисдикцией в отношении создания и использования искусственных островов, установок и сооружений (ст. 56(b) (i)). Ст. 60 Конвенции устанавливает в ИЭЗ исключительное право прибрежного государства сооружать, разрешать и регулировать создание, эксплуатацию и использование искусственных островов и установок. Пар. 3-7 этой ста­тьи обеспечивают возможность проведения деятельности, направленной на обеспечение безопасности судоходства и регулируют обязательства прибрежного государства в этом отношении.

Регулирование сооружения искусственных островов, установок и сооружений в связи с использованием системы морских трасс и схем раз­деления движения посвящена резолюция А. 572(14), относящаяся к основ­ным условиям плавания по таким трассам и схемам. Пар. 3.10 резолюции рекомендует Правительствам обеспечивать, так быстро, как это может быть возможным, чтобы нефтяные вышки, платформы и другие сооруже­ния не размещались без учета системы морских трасс, утвержденных ИМО или возле таких трасс. Если этого нельзя избежать, то схемы разделения движения судов изменяются в соответствии с руководством, данным в Части 7 данной резолюции. В случае сооружения стационарных установок, в районе, где имеются установленные схемы разделения движения, такие схемы изменяются окончательно, если будет признано необходимым, та­кое изменение может быть произведено через встречи в ИМО.

Ст. 60(3) Конвенции ООН 1982 г. предусматривает обязанность оповещать о создании искусственных островов, установок и сооружений, а также убирать подобные объекты, если они больше не используются. Ре­золюция ИМО А. 672(16) устанавливает руководящие стандарты для уда­ления таких объектов, находящихся в пределах ИЭЗ и на континентальном шельфе. Заброшенные установки должны быть убраны в любом случае. Решение, позволяющее оставить установки полностью или частично на морском дне должно приниматься в соответствии с положениями резолю­ции. Этот инструмент также включает обязанность давать «надлежащее оповещение» о глубине, местонахождении и размерах любых установок и сооружений, которые убраны не полностью, как это предусмотрено в ст. 60(3) Конвенции. В соответствии с резолюцией А. 672(16) ИМО уведом­ляется о частично и полностью неубранных установках и сооружениях.

ИМО может постановить, что решение, принятое с учетом глубины, местонахождения и размеров установок и сооружений, не вполне отвечает требованиям ст. 60(3) Конвенции ООН 1982 г. относительно обязательно­го удаления установок и сооружений. Если удаление приводит к возмеще­нию ущерба, может быть применена Лондонская конвенция. В этом отно­шении 11-ая консультативная встреча в рамках Лондонской конвенции по­становила, что Руководство ИМО и стандарты, изложенные в резолюции А. 672(16) включаются в Конвенцию.

Ст. 60(4) Конвенции ООН 1982 г. закрепляет право прибрежного государства устанавливать вокруг искусственных островов, установок и сооружений зоны безопасности. Резолюция А. 671(16) рекомендует Пра­вительствам принимать унифицированные (единые) образцы для установ­ления таких зон безопасности (правило 1(с)). Резолюция включает Прило­жение со специальными руководствами для прибрежных государств, при­нимающее во внимание характер и функции искусственных островов, установок или сооружений при определении зон безопасности вокруг таких объектов, как это указано в ст. 60(5) Конвенции ООН 1982 г. Резолюция предусматривает, что прибрежное государство несет ответственность за распространение информации относительно ис­кусственных островов, установок и сооружений и зон безопасности во­круг таких объектов. Такая информация дается в Извещениях мореплава­телям, в радиосообщениях, световыми и звуковыми сигналами и т.д. (Nos. 1, 4 Приложения). Стационарные установки и зоны безопасности вокруг них должны быть отмечены на морских картах (No,.5 Приложения).

Резолюция А. 671(16) предусматривает дополнительные стандарты в отношении судоходства вблизи искусственных островов, установок и сооружений (No. 2 Приложения), как установлено в ст. 60(6) Конвенции ООН 1982 г. Резолюция призывает государства принимать меры, направ­ленные против нарушения зон безопасности и стандартов судоходства вблизи искусственных островов и сооружений и уведомлять государство флага о подобных нарушениях, совершенных его судами.

*Пункты 3-6 статьи 60 Конвенции ООН 1982 г.*

*3. О создании искусственных островов, установок и сооружений должно даваться надлежащее оповещение, а постоянные сред­ства предупреждения об их наличии должны содержаться в исправном состоянии. Любые покинутые или более неисполь­зуемые установки или сооружения должны быть убраны в целях обеспечения безопасности судоходства, с учетом любых общепринятых международных стандартов, установленных в этой связи компетентной международной организацией. При удалении таких установок или сооружений должным образом учитываются также интересы рыболовства, защиты морской среды, права и обязанности других государств. О глубине, ме­стонахождении и размерах любых установок или сооружений, которые убраны не полностью, дается надлежащее оповеще­ние.*

*4. Прибрежное государство может там, где это необходимо, ус­танавливать вокруг искусственных островов, установок и со­оружений разумные зоны безопасности, в которых оно может принимать надлежащие меры для обеспечения безопасности как судоходства, так и искусственных островов, установок и сооружений.*

*5. Ширина зон безопасности определяется прибрежным государ­ством с учетом применимых международных стандартов. Эти зоны устанавливаются таким образом, чтобы они разумно со­относились с характером и функциями искусственных островов, установок или сооружений, и не простирались вокруг более чем на 500 метров, отмеряемых от каждой точки их внешнего края, за исключением случаев, когда это разрешено общепринятыми международными стандартами или рекомендациями компе­тентной международной организации. О протяженности зон безопасности дается надлежащее оповещение.*

*6. Все суда должны уважать эти зоны безопасности и соблюдать общепринятые международные стандарты в отношении судо­ходства вблизи искусственных островов, установок, сооруже­ний и зон безопасности.*

Ст. 80 Конвенции ООН 1982 г. гласит, что *«статья 60 применяет­ся к искусственный островам, установкам и сооружениям на континен­тальном шельфе»*

## Содействие судоходству

В соответствии со ст. 21(1)(Ь) прибрежное государство может при­нимать в соответствии с *«Конвенцией и другими нормами международно­го права законы и правила, относящиеся к мирному проходу через терри­ториальное море, в отношении вопросов защиты навигационных средств и оборудования, а также других сооружений или установок».* Ст. 21(4) обязывает иностранные суда, осуществляющие **право** мирного прохода через территориальное море, *«соблюдать все* ***такие*** *законы и правила и все общепринятые международные правила, касающиеся столкновения в море»* Обязанность Договаривающихся правительств приходить к согла­сию в отношении содействия судоходству содержится в SOLAS (V\14).

Конвенция ООН 1982 г. содержит большое количество различных положений, направленных на облегчение и содействие судоходству в слу­чае осуществления транзитного прохода по морским путям, используе­мым для международного судоходства. Ст. 43 (а) Конвенции предусматри­вает, что государствам, использующим проливы, и государствам, грани­чащим с проливами, следует сотрудничать посредством соглашения *«в установлении и поддержании в исправном состоянии в проливе необходи­мого навигационного оборудования и средств безопасности или в совер­шенствовании других средств содействия международному судоходству».* Имеются различные международные механизмы, регулирующие сотруд­ничество в настоящее время. Например, если предпринимаются какие-либо меры по установлению морских трасс в проливах, ИМО должна объ­единять усилия в целях содействия судоходству в случае принятия решения относительно морских трасс. Любые действия, предпринятые отно­сительно объединения и введения документов должны приниматься ИМО, как компетентной международной организацией.

## Другие, вытекающие обстоятельства

Государство флага, в соответствии со ст. 94 (3) Конвенции ООН 1982 г., *«принимает на себя в соответствии со своим внутренним правом юрисдикцию над каждым судном, плавающим под его флагом, и над его капитаном, офицерами и экипажем в отношении административных, технических и социальных вопросах, касающихся данного судна»* Ст. 94(5) устанавливает, что, принимая такие меры государств *«обязано придержи­ваться общепринятых международных правил, процедур и практики и предпринимать все необходимые шаги для обеспечения их соблюдения»*

В этом отношении можно сослаться на резолюцию 3(18), направлен­ную на обеспечение безопасности жизни на море.

**Правила относительно оказания помощи на море.**

***Обязанность оказывать помощь***

Ст. 98 Конвенции ООН 1982 г. вменяет в обязанность государствам оказывать помощь терпящим бедствие на море и сотрудничать в этом во­просе с другими государствами. Обязанность капитана оказать помощь любым лицам, находящимся в опасности на море содержится в SOLAS (Правило V\10) и в Международной конвенции по спасанию 1989 г. (ст. 10).

*Cm. 98 Конвенции ООН 1982 г.*

*1. Каждое государство вменяет в обязанность капитану любого*

*судна, плавающего под его флагом, в той мере, в какой капитан*

*может эти сделать, не подвергая серьезной опасности судно,*

*экипаж или пассажиров:*

*а) оказывать помощь любому обнаруженному в море лицу, кото­рому угрожает гибель;*

*в) следовать со всей возможной скоростью на помощь терпящим бедствие, если ему сообщено, что они нуждаются в помощи, поскольку на такое действие с его стороны можно разумно рассчитывать;*

*с) после столкновения оказывать помощь другому судну, его эки­пажу и его пассажирам и, когда это возможно, сообщить этому другому судну наименование своего судна, порт его реги­страции и ближайший порт, в который оно зайдет.*

*2. Каждое прибрежное государство способствует организации, деятельности и содержанию соответствующей эффективной поисково-спасательной службы для обеспечения безопасности на море и над морем, а также, когда того требуют обстоятельст­ва, сотрудничать в этих целях с соседними государствами по­средством взаимных региональных договоренностей.* Ст. 18(2) Конвенции ООН 1982 г. допускает остановку и стоянку на якоре во время осуществления мирного прохода, если они связаны с ока­занием помощи лицам, судам и летательным аппаратам, находящимся в опасности или терпящим бедствие.

Ст. 39(1)(с) Конвенции ООН 1982 г. обязывает суда и летательные аппараты при осуществлении права транзитного прохода воздерживаться от любой деятельность, *«кроме той, которая свойственна их обычному порядку непрерывного и быстрого транзита, за исключением случаев, ко­гда такая деятельность вызвана обстоятельствами непреодолимой силы или бедствием».* Согласно ст. 54 Конвенции это правило применяется mu­tatis mutandis к архипелажному проходу по морским коридорам.

# Поиск и спасание

Согласно ст. 98(2) Конвенции ООН 1982 г. каждое прибрежное госу­дарство способствует организации, деятельности и содержанию соответ­ствующей эффективной поисково-спасательной службы для обеспечения безопасности на море и над морем, а также, когда того требуют обстоя­тельства, сотрудничает в этих целях с соседними государствами посредст­вом взаимных региональных договоренностей. SOLAS в Правиле VMO предусматривает обязанность капитана судна полным ходом следовать на помощь людям, терпящим бедствие, сообщив, если это возможно, им об этом. Правило VM5 предусматривает, что каждое Договаривающееся пра­вительство обязуется обеспечивать принятие всех необходимых мер по организации наблюдения с берега и спасания людей, терпящих бедствие в море вблизи его берегов. Эти меры должны включать создание, эксплуа­тацию и техническое обслуживание таких морских спасательных средств, какие рассматриваются как практически возможные и необходимые исхо­дя из интенсивности движения судов и навигационных опасностей, а так­же, насколько практически возможно, должны предоставлять достаточ­ные средства обнаружения и спасания таких людей.

Специальные правила по поиску и спасанию устанавливает Междуна­родная конвенция по морскому поиску и спасанию 1979 г. (SAR). Она обя­зывает участников учреждать специальные службы для таких целей (Правило 2.1.1). Для этого устанавливаются районы поиска и спасания, в которых прибрежное государство несет ответственность за поиск и спаса­ние. Участники SAR обязаны сотрудничать в поиске и спасании с государ­ствами-соседями. Если нет иной договоренности. Участники должны не­замедлительно разрешать проход через их территориальное море или тер­риторию спасательных действий других Участников исключительно для целей поиска и спасания. После вступления SAR в силу Мировой океан был поделен на 13 регионов. В большинстве из них были разработаны примерные планы SAR в соответствии с требованиями Конвенции. В на­стоящее время, такие планы все еще устанавливаются в Юго-Западном Атлантическом, Северо-восточном Тихом, Юго-восточном Тихом, Среди­земноморском и Черноморском регионах.

## Расследование морских аварий

Ст. 94(7) Конвенции ООН 1982 г. устанавливает, что каждое государ­ство флага организует расследование морской аварии или навигационного инцидента в открытом море, с участием плавающего под его флагом суд­на, приведшего к гибели граждан другого государства или к нанесению им серьезных увечий, или серьезному ущербу судам или установкам другого государства, или морской среде. Государство флага и другие государства обязаны сотрудничать в расследовании морской аварии или навигацион­ного инцидента.

Ст. 97(1) Конвенции ООН 1982 г. предусматривает, что в случае столкновения или иного навигационного инцидента в открытом море, влекущего уголовную или дисциплинарную ответственность, никакое уго­ловное или дисциплинарное преследование не может быть возбуждено, иначе как перед судебными или административными властями государст­ва флага или того государства, гражданином которого является преследуемое лицо. Ст. 58(2) Конвенции ООН 1982 г. распространяет данные по­ложения на ИЭЗ.

Ст. 97(2) устанавливает, что в области дисциплинарной ответствен­ности только государство, выдавшее диплом судоводителя или свидетель­ство о квалификации или разрешение компетентно отобрать эти докумен­ты, даже если их владелец не является гражданином государства, их вы­давшего. Это положение должно учитываться, когда изымаются докумен­ты, выданные в соответствии с STCW.

Обязанность государства флага расследовать любую аварию с ее суд­ном содержится в Предписании I\21 SOLAS и ст. 23 LL. Эти предписания устанавливают обязанность расследовать только, если такое расследование может способствовать определению того, какие изменения было бы жела­тельно внести в эти правила и соответственно включить требование, кото­рое участники предоставили ИМОГ с соответствующей информацией. Ре­золюция А. 637(16) по взаимодействию в расследовании морских аварий разработала вопрос обязанностей, регулируемых Конвенцией ООН 1982 г. для взаимодействия государств в расследовании. Эта резолюция, отмечая, что соответствующие статьи Конвенции отражают установленную между­народную детерминацию для достижения большего взаимодействия госу­дарств в целях расследования, рекомендует государствам выполнять пред­ложенные процедуры руководства по морским расследованиям в области морской безопасности и\или защиты окружающей среды. В частности, ре­золюция предписывает процедуры по консультациям и взаимодействию по руководству расследованием между государством флага и другими госу­дарствами, имеющими интерес в морской аварии. Проект Свода по рас­следованию морских аварий и инцидентов будет предложен для обсужде­ния и утверждения на 20-ой сессии Ассамблеи. В случае принятия, он за­менит резолюцию А. 637(16).

Долгосрочный План работы ИМО отмечает важность расследования морских аварий, включая в себя такие темы, как роль человеческого фак­тора, статистику аварий и расследований, спасательные операции, послед­ствия и возмещение по морским авариям.

## Незаконные акты

Часть положений Конвенции ООН 1982 г. предусматривают условия для взаимодействия между государствами с целью подавления таких неза­конных актов, как пиратство или торговля наркотиками.

В статьях 100-107 Конвенции определяется долг и обязанность каж­дого государства бороться против пиратства. Определение пиратства и пиратского судна, захват пиратского судна и ответственность за захват яв­ляются основными элементами этих конвенционных положений, которые могут вызвать интерес ИМО.

В некоторых районах Мирового океана до сих пор отмечается пу­гающее число актов пиратства, представляющих риск для жизни людей, находящихся на борту судна, судовладельцев, окружающей среды. В соот­ветствии с этим и отмечая долг государств взаимодействовать в целях пре­сечения пиратства, как это отмечается в ст. 100 Конвенции ООН 1982 г., ИМО в числе других утвердила резолюцию А. 738(18), касающуюся мер предотвращения и подавления пиратства и вооруженного грабежа судов. Резолюция уполномочивает Комитет по безопасности на море держать под контролем этот вопрос, включенный в Долговременный Рабочий План. Как результат. Секретариат ИМО распространяет ежемесячные статьи о пиратстве и вооруженном грабеже на море, и разработал пути поддержа­ния давления на все формы проявления незаконных актов на море.

Ст. 108 Конвенции ООН 1982 г. вменяет в обязанность государствам взаимодействовать в пресечении незаконной торговли наркотиками, осуществляемой в открытом море и ИЭЗ. Проблема торговли наркотиками обсуждалась в ИМО вместе с рядом поправок предложенных в 1990 г. к Конвенции по упрощению формальностей 1965 г. Стандарты и рекомен­дуемая практика ФАЛ направлена Договаривающимся правительствам, но применима только в рамках юрисдикции государства порта. Обсуждение могло проходить с той точки зрения, что должна ли ИМО вводить вопрос о торговле наркотиками в сферу юрисдикции не только государства пор­та, но и других заинтересованных субъектов, принимая во внимание ст. 108 Конвенции и ст. 17 Конвенции ООН против незаконной торговли нар­котиками и психотропными веществами 1988 г. Последняя связана со взаимодействием между участниками под властью государства флага в об­ласти поиска и захвата судов, участвующих в таком незаконном обороте наркотиков. Далее она устанавливает, что если доказательство участия в незаконной торговле найдено, то необходимые действия могут быть осу­ществлены в отношении судна, людей и груза на борту.

*Ст. 108 Конвенции ООН 1982 г.*

*1. Все государства сотрудничают в пресечении незаконной торговли наркотиками и психотропными веществами, осуществляемой су­дами в открытом море в нарушение международных конвенций.*

*2. Любое государство, которое имеет разумные основания считать, что судно, плавающее под его флагом, занимается незаконной торговлей наркотиками или психотропными веществами, может обратиться к другим государствам с просьбой о сотрудничестве в пресечении такой незаконной торговли.*

ИМО направила Требования Генеральной Ассамблеи ООН содейст­вовать прогрессивному уничтожению международного терроризма. Кон­венция о Пресечении незаконных актов, направленных против безопасно­сти морского судоходства 1988 г. и протокол о Пресечении незаконных актов, направленных против стационарных платформ, находящихся на континентальном шельфе 1988 г. связаны с незаконными актами вне тер­риториального моря, которые не подпадают под определение пиратства, как оно дано в статье 101 Конвенции ООН 1982 г.

*Ст. 101 Конвенции ООН 1982 г.*

*Пиратством является любое из перечисленных ниже действий:*

*a) любой неправомерный акт насилия, задержания или любой грабеж, совершаемый с личными целями экипажем или пассажирами како­го-либо частновладельческого судна или частновладельческого летательного аппарата и направленный:*

*i) в открытом море против судна или летательного аппарата или против лиц или имущества, находящихся на борту;*

*и) против какого-либо судна или летательного аппарата, лиц или имущества в месте вне юрисдикции какого бы то ни было госу­дарства;*

*b) любой акт добровольного участия в использовании какого-либо судна или летательного аппарата, совершенный со знанием об­стоятельств, в силу которых судно или летательный аппарат яв­ляется пиратским судном или летательным аппаратом;*

*c) Любое деяние, являющееся подстрекательством или сознатель­ным содействием совершению действия, предусматриваемого в подпункте «а» или «Ъ».*

2.2. Предупреждение и контроль за загрязнением морской среды Основные положения

Ст. 1 Конвенции ООН 1982 г. дает определение загрязнения мор­ской среды и сбросов. Некоторые другие статьи рассматривают права и обязанности государств, связанные с защитой и сохранением морской сре­ды и пресечением загрязнения в открытом море, ИЭЗ и территориальном море. Эти положения должны рассматриваться вместе с положениями Части XII, которая посвящена исключительно защите и сохранению мор­ской среды от различных видов загрязнения. ИМО вправе как компетент­ная международная организация утверждать правила и стандарты, отно­сящиеся к загрязнению морской среды с судов и загрязнению от сбросов.

Часть документов ИМО по безопасности включают положения, кото­рые также относятся к пресечению и контролю за возможным загрязнени­ем, вызванного морскими авариями. В этих положениях стандарты, обес­печивающие безопасность, и стандарты, направленные на предотвращение загрязнения и сохранение морской среды, связаны между собой.

Другие документы ИМО регулируют исключительно меры, направ­ленные против загрязнения, независимо от того, является ли сброс загряз­няющих веществ результатом аварии, или результатом процесса разгруз­ки. В соответствии с этим следует отметить следующие документы:

- Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 г., модифицированная Протоколом 1978 г. (MARPOL);

- Международная конвенция по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству 1990 г. (OPRC);

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

- Протокол о вмешательстве в открытом море в случаях загрязнения веществами, иными, чем нефть, 1973 г. (Протокол о вмешательстве).

В соответствии с MARPOL, согласие с требованием общего принятия правил и стандартов против загрязнения, установленными Конвенцией до­казывается тем, что 97 государств, представляющих примерно 93% миро­вого торгового флота, являются ее участниками и выполняют требования Приложения I (Правила предотвращения загрязнения нефтью) и Приложе­ния II (Правила предотвращения загрязнения вредными жидкими вещест­вами, перевозимыми наливом). Приложение Ш(Правила предотвращения загрязнения вредными веществами, перевозимыми морем в упаковке, гру­зовых контейнерах, съемных танках и автодорожных и железнодорожных цистернах) и Приложение IV (Правила предотвращения загрязнения сточ­ными водами с судов) до сих пор не вступили в силу. Приложения I, II, III, IV и V (Правила предотвращения загрязнения мусором с судов) являются факультативными. Приложения I, П и V ратифицировали 79, 65 и 82 госу­дарства соответственно, представляющие 80%, 42% и 83% мирового тон­нажа.

30 государств, представляющих 38% мирового тоннажа, стали участ­никами Конвенции OPRC. 69 государств (66%) являются участниками Конвенции по вмешательству и 38 государств (45%) являются участника­ми Протокола.

Предупреждение и контроль над загрязнением от сбросов регулируют два соглашения:

- Конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов, 1972 г. (LC или Лондонская конвенция) и

- Протокол 1996 г. к Конвенции по предотвращению загрязнения мо­ря сбросами отходов и других материалов, 1972 г. (Протокол LC 1996).

76 государств являются участниками Лондонской конвенции. Прото­кол 1996 г. до сих пор не вступил в силу. Меры против загрязнения также являются предметом нескольких резолюций Ассамблеи ИМО. Договоры ИМО против загрязнения должны применяться с учетом критериев со­вместимости, установленных в ст. 237 Конвенции ООН 1982 г., которая ссылается на обязанности, установленные другими конвенциями по защи­те и сохранению морской среды. Пар. 1 ст. 237 устанавливает, что поло­жения Части XII не наносят ущерб конкретным обязательствам, принятым по специальным конвенциям и соглашениям, касающимся защиты и со­хранения морской среды, а также соглашениям, которые могут быть за­ключены в развитие общих принципов Части XII Конвенции ООН 1982 г. Пар. 2 ст. 237 устанавливает, что все эти обязательства должны выпол­няться в соответствии с общими принципами и целями Конвенции ООН 1982 г. Применение критерия совместимости особо важно во взаимодейст­вии с исполнением MARPOL и Лондонской конвенции, двух наиболее важных договоров, регулирующих предупреждение загрязнения с судов и от сбросов, которые были приняты ранее Конвенции ООН 1982 г. Ряд ста­тей Части XII имеет ссылки на общие правила и стандарты, содержащиеся не в Конвенции ООН 1982 г., а в других международных соглашениях. В некоторых случаях. Конвенция ООН 1982 г. содержит положения, которые сами по себе имеют оперативный характер. Например, положения относи­тельно юрисдикции государства порта и об утверждении специальных императивных мер для отдельных районов. Такие вопросы регулируются и Конвенцией ООН 1982 г. и MARPOL. Следовательно, положения обоих договоров дополняют друг друга и в целях надлежащего исполнения должны применяться совместно.

### Загрязнение с судов

#### Общие положения

Ст. 211(1) Конвенции ООН 1982 г. устанавливает общую обязан­ность государств, действующих через компетентную международную ор­ганизацию (ИМО), устанавливать международные нормы для предотвра­щения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды с судов, а также периодически их пересматривать. Основным доку­ментом ИМО в этой сфере является MARPOL. Ст. 2(2) дает определение понятия «вредное вещество» (любое вещество, которое при попадании в море может создать опасность для здоровья людей, причинить вред живым ресурсам, морской флоре и фауне, нарушить природную привлекатель­ность моря в качестве места отдыха или помешать другим видам право­мерного использования моря), а ст. 2(3) определяет понятие «сброс» (любой выброс судна, какими бы причинами он не вызывался, и включает любую утечку, удаление, разлив, протечку, откачку, выбрасывание или опорожнение). Оба эти определения могут быть применены в контексте понятия «загрязнение морской среды». В то время как определение, дан­ное в Конвенции ООН 1982 г. относится ко всем источникам загрязнения, MARPOL подразумевает только загрязнение с судов.

MARPOL связан с операционными разгрузками вредных веществ, именно теми разгрузками, которые относятся к нормальным операциям, производимым судами. Пять технических приложений регулируют пре­вентивные меры, относительно пяти основных категорий веществ, а имен­но - нефти (Приложение I), вредных жидких веществ, перевозимых нали­вом (Приложение П), вредных веществ, перевозимых в упаковке (Приложение III), сточных вод с судов (Приложение IV), мусора с судов (Приложение V). Конвенция включает Протокол, касающийся сообщений об инцидентах, повлекших сброс вредных веществ.

***Соотношение между юрисдикцией государства флага, государства порта и прибрежного государства***

В области применения документов ИМО, обеспечивающих безопас­ность, действующие правила MARPOL обращены к вопросам применения юрисдикции государством флага, включая вопросы проектирования, кон­струкции, оборудования и укомплектованности судов экипажем. MARPOL также включает правила инспектирования иностранных судов в порту с целью проверки их соответствия правилам и стандартам, направленным против загрязнения. MARPOL дает право государству порта учреждать разбирательство против иностранных судов. При проведении такого раз­бирательства должны учитываться не только положения MARPOL, но и положения Конвенции ООН 1982 г. в частности, положения ст. 228, кото­рая регулирует приостановление и ограничение возбуждения разбиратель­ства.

Положения Конвенции ООН 1982 г. и MARPOL относительно осуще­ствления юрисдикции государства порта должны соотноситься с усло­виями, установленными Конвенцией ООН 1982 г. относительно юрисдик­ции прибрежного государства относительно мер по предотвращению за­грязнения. Такие положения регулируют юрисдикцию в отношении ино­странных судов, осуществляющих судоходство в районах, находящихся под юрисдикцией прибрежного государства без захода в его порты.

***Гарантии и меры по обеспечению разбирательства в отношении иностранных судов***

Раздел 7 Части XII Конвенции ООН 1982 г. устанавливает условия, регулирующие применение властных полномочий государства порта и прибрежного государства в сотрудничестве с государством флага при осуществлении разбирательства относительно иностранных судов.

Ст. 225 Конвенции ООН 1982 г. предусматривает, что при осуществ­лении в отношении иностранных судов своих полномочий государства не должны ставить под угрозу безопасность судоходства, подвергать судно какому-либо риску, или отводить его в небезопасные порты или на не­безопасные якорные стоянки, или подвергать морскую среду чрезмерному риску.

# Инспекции

Ст. 226(1 )(а) Конвенции ООН 1982 г. предоставляет гарантии того, что государства не будут задерживать иностранные суда дольше, чем тре­бует расследование, а фактическая инспекция будет ограничиваться про­веркой сертификатов, судовых журналов или других документов, которые судно обязано иметь в соответствии с общепринятыми международными нормами и стандартами. Ст. 5 MARPOL содержит условия и специальные правила проведения инспектирования судов. Ст. 7. MARPOL обязывает принимать все возможные меры для того, чтобы избегать чрезмерного задержания судна или чрезмерной отсрочки его отхода. Ст. 6(2) MARPOL предусматривает проведение инспекций судна, находящегося в порту или у удаленного от берега терминала на предмет сброса вредных веществ в нарушение положений MARPOL. Эти правила применяются с учетом ст. 226(2) Конвенции ООН 1982 г., обязывающей государства сотрудничать в разработке процедур, направленных на то, чтобы избегать ненужной фак­тической инспекции судов. Резолюция А. 787(19) относительно процедур контроля государства порта, принятая Ассамблеей ИМО в 1995 г., содер­жит основные руководящие положения по инспектированию, идентифи­кации и задержанию судов.

# Учреждение судебного разбирательства

Ст. 231 Конвенции ООН 1982 г. предусматривает, что государство флага и любое другое заинтересованное государство незамедлительно уведомляется о любых мерах, принятых против иностранного судна, на­рушившего правила относительно загрязнения. О таких мерах незамедли­тельно информируются дипломатические агенты или консульские долж­ностные лица и, когда это возможно, морские власти государства флага. Подобные положения о незамедлительном уведомлении дипломатическо­го агента или консульского представителя государства флага содержаться и в ст. 5(3) MARPOL.

В соответствии со ст. 223 Конвенции ООН 1982 г. «при разбиратель­стве ... государства принимают все меры к тому, чтобы способствовать до­просу свидетелей и допущению доказательств, представляемых властями другого государства или компетентной международной организацией, а также содействуют участию в этом разбирательстве официальных пред­ставителей компетентной международной организации, государства флага и любого государства, затронутого загрязнением в результате нарушения. Официальные представители... имеют права и обязанности, предусмот­ренные национальными законами и правилами или международным пра­вом».

Соответствующие установления ИМО могут оказаться необходимыми в качестве процедур и установлении, дающих ИМО право участвовать в таких разбирательствах, включая критерии для определения того, когда такое участие признается уместным, а также определения процедур для назначения «официальных представителей» Организации, как установлено в Конвенции ООН 1982 г.

##### Приостановление процедуры разбирательства

Конвенция ООН 1982 г. предусматривает процедуру приостановления и ограничения возбуждения разбирательства. Ст. 228(1) устанавливает, что разбирательство в связи с нарушением законов, правил или междуна­родных норм и стандартов, касающихся предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения с судов, совершенное за предела­ми территориального моря, приостанавливается, если государство флага возбуждает разбирательство с целью наказания по соответствующему об­винению в течение б месяцев после первого возбуждения разбирательст­ва, за исключением случаев причинения тяжелого ущерба прибрежному государству или неоднократного не выполнения государством флага своих обязательств. После уплаты расходов, связанных с таким разбирательст­вом, любой залог или другое финансовое обеспечение, внесенное в связи с приостановлением разбирательства, возвращается прибрежным государст­вом.

# Санкции

Ст. 230(1, 2) Конвенции ООН 1982 г. предусматривает, что за нару­шение национальных законов или применимых международных норм и стандартов по предотвращению, сокращению и сохранению под контро­лем загрязнения морской среды, совершенных иностранным судном, мо­гут налагаться только денежные штрафы.

# Случаи загрязнения и разлива на поверхность моря

В соответствии со ст. 198 Конвенции ООН 1982 г. государство обяза­но незамедлительно уведомлять другие государства об известных ему слу­чаях причинения ущерба морской среде в результате загрязнения. Госу­дарства, затронутые загрязнением, и компетентные международные орга­низации сотрудничают в целях ликвидации последствий такого загрязне­ния и предотвращения или сведения к минимуму ущерба (ст. 230(2) Кон­венции ООН 1982 г.).

Глобальную основу для международного сотрудничества в борьбе с инцидентами, могущими повлечь загрязнение нефтью, содержит OPRC. В ст. 3(1)(а) этой конвенции установлено, что каждый ее участник должен обеспечивать, чтобы судно или летательный аппарат под его флагом, имел на борту План на случай непредвиденного загрязнения. В соответствии со ст. 5(1 )(с) и ст. 3 Участники обеспечивают информированность всех заин­тересованных государств и ИМО в случае инцидента, повлекшего загряз­нение. Обязанность сообщать об инциденте, связанном со сбросом вред­ных веществ содержится и в ст. 8 MARPOL, а также в Протоколе I к этой конвенции.

Ст. 7 OPRC развивает основные принципы международного сотруд­ничества в предупреждении загрязнения. Пар. 3 ст. 7 предусматривает, что в соответствии с применимыми международными соглашениями, каждый Участник должен принимать необходимые законодательные и админист­ративные меры, направленные на облегчение прибытия, использование и депортацию с их территории судов, летательных аппаратов и транспорт­ных средств других видов, вовлеченных в ответные действия, связанные с инцидентом, или перевозящие персонал, грузы, материалы и оборудова­ние, имеющее отношение к такому инциденту.

Ст. 12 соглашения наделяет ИМО важной координирующей ролью относительно распространения информации, образования и подготовки персонала, технического персонала и технических помощников.

Комитет ИМО по защите морской среды в настоящее время объеди­няет имеющееся договорное регулирование в сфере действия Конвенции относительно инцидентов, представляющих опасность загрязнения мор­ской среды, включая и другие вредные вещества, кроме нефти.

## Юрисдикция государства флага

Обязанность государства флага принимать законы и правила, на­правленные против загрязнения в соответствии с международными прави­лами и стандартами, принятыми ИМО содержится в ст. 211(2) и ст. 217 Конвенции ООН 1982 г.

# Основные обязанности

В соответствии со ст. 211(2) государства принимают законы и прави­ла для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загряз­нения морской среды с судов, плавающих под их флагом или зарегистри­рованных в них, причем такие законы и правила должны быть, по мень­шей мере, столь же эффективны, что и общепринятые международные нормы и стандарты, установленные через компетентную международную организацию (например, содержащиеся в MARPOL).

В соответствии со ст. 217(1) Конвенции ООН 1982 г. государство флага обязано обеспечивать соблюдение своими судами применимых ме­ждународных норм и стандартов, установленных через компетентную ме­ждународную организацию (ИМО), и своих законов и правил, принятых для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды с судов, а также принимать законы, правила и другие необходимые меры по их осуществлению.

# Личный состав

В соответствии со ст. 94(4)(с) Конвенции ООН 1982 г. государство флага обязано обеспечивать, чтобы капитан, офицеры и экипаж были пол­ностью ознакомлены с применимыми правилами по вопросам охраны че­ловеческой жизни на море, предупреждения столкновения, предотвраще­ния, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды и были обязаны соблюдать такие правила.

STCW’78 включает документы по специальной подготовке капитанов нефтяных танкеров и капитанов судов, перевозящих химикаты. В 1995 г. к конвенции были приняты всесторонние поправки, устанавливающие ос­новные обязательства Участников, направленные на достижение того, чтобы моряки были компетентны, выполняя свои обязанности в связи с обеспечением безопасности на море, а также в связи с защитой морской среды. Специальные условия подготовки личного состава в целях предот­вращения загрязнения касаются не только экипажей танкеров, но и других видов судов, перечисленных в Приложении к данной Конвенции.

###### Запрещение плавания

Ст. 217(2) Конвенции ООН 1982 г. обязывает государств флага при­нимать надлежащие меры, направленные на запрещение плавания судам, которые не соответствуют требованиям применимых международных норм и стандартов и своих законов и правил, обеспечивающих предот­вращение, сокращение и сохранение под контролем загрязнение морской среды с судов. На самом деле эти положения определяют юрисдикцию го­сударства флага в отношении конструкции, оборудования и годности судов к плаванию, а также комплектования, условий труда и обучения эки­пажа, как это сказано в ст. 94(3). Таким образом, юрисдикция государства флага в этих вопросах затрагивает не только вопросы обеспечения безо­пасности в море, как предусмотрено в ст. 94(3)распространяется, но и во­просы защиты морской среды, как можно видеть из положений ст. 217(2).

# Проверка груза и свидетельства

Ст. 217(3) Конвенции ООН 1982 г. устанавливает, что государство флага обеспечивает на своих судах наличие свидетельства, требуемого международными нормами и стандартами, установленным через компе­тентную международную организацию (ИМО) и выданного согласно этим нормам и стандартам. Условия, которым должны отвечать подобные сви­детельства и та информация, которую они должны содержать, определяет­ся положениями MARPOL. И Конвенция ООН 1982 г. и MARPOL преду­сматривают проведение периодических проверок судов с целью выявле­ния соответствия свидетельств фактическому состоянию судна.

# Расследование нарушений

Ст. 217(4) Конвенции ООН 1982 г. обязывает государство флага при­нимать меры по безотлагательному расследованию нарушений норм и стандартов, установленных через компетентную международную органи­зацию (ИМО), направленных на предотвращение, сокращение и сохране­ние под контролем загрязнение морской среды с судов.

Ст. 4 MARPOL обязывает государство флага возбуждать расследова­ние нарушений, как можно скорее в соответствии со своим законодатель­ством.

В соответствии со ст. 217(5) Конвенции ООН 1982 г. государство флага, осуществляя расследование, может попросить содействие любого государства, сотрудничество которого может быть полезным для выясне­ния обстоятельств дела. Ст. 217(6) Конвенции обязывает государство фла­га по письменной просьбе любого государства расследовать нарушение, якобы совершенное его судном. Если государство флага убедилось, что имеются достаточные доказательства для возбуждения разбирательства по данному нарушению, то оно безотлагательно возбуждает его в соответст­вии со своими законами. Статьи 4 и 6 MARPOL дают более детально раз­работанную базу для будущего сотрудничества между властями государ­ства и других государств. Ст. 217(7) Конвенции ООН 1982 г. и ст. 4(3) MARPOL предусматривают обязанность государства флага незамедли­тельно информировать запрашивающее государство и компетентную меж­дународную организацию (ИМО) о предпринятых действиях и их резуль­татах. Такая информация должна быть доступна всем государствам. ИМО может обеспечить публичность соглашений, необходимых для этих целей.

# Наказания

Ст. 217(8) Конвенции ООН 1982 г. устанавливает, что наказания, предусмотренные законами и правилами государств флага, должны быть «достаточно суровыми» для предупреждения нарушений, независимо от того, где они совершены. Подобные обязательства в отношении Госу­дарств-участников содержаться также в ст. 4(4) MARPOL.

##### Уведомление об инциденте

Ст. 211(7) Конвенции ООН 1982 г. обязывает государство флага не­замедлительно информировать запрашивающее государство и компетентную международную организацию (ИМО) о предпринятых действиях и их результатах. Положения относительно сообщения об инцидентах, связан­ных со сбросом вредных веществ, содержаться в ст. 8 и Протоколе I MARPOL. Ст. 8(1) MARPOL устанавливает обязанность передавать со­общать об инцидентах без задержки и в возможно более полном объеме. Ст. 1 Протокола I обязывает капитана судна, вовлеченного в какой-либо инцидент, или иное лицо, несущее ответственность за судно, сообщать сведения о таком инциденте без задержки и в возможно более полном объеме. Ст. V Протокола I предусматривает, что лицо, обязанное давать сообщение, когда это возможно, дополняет первоначальное сообщение сведениями о последующих событиях и удовлетворяет просьбы затрону­тых государств о представлении дополнительных сведений об инциденте. В соответствии со ст. 4 OPRC, государство флага без задержки потребо­вать у капитана отчет для затронутого прибрежного государства в любом случае, когда его судно вовлечено в инцидент.

Юрисдикция государства порта

Различные статьи Конвенции ООН 1982 г. содержат положения, оп­ределяющие юрисдикцию государства порта, относительно мер, направ­ленных против загрязнения. Такие положения должны применяться вме­сте с положениями MAROPOL по осуществлению контроля государством порта. Резолюция ИМО А. 787(9) относительно процедур контроля, осу­ществляемых государством порта содержит детальный обзор применения уместных правил и стандартов ИМО и отражает основную концепцию применения юрисдикции государства порта, как «чистую основу» «инспекций» и «задержания».

# Основные обязанности

Ст. 219 Конвенции ООН 1982 г. предусматривает возможность осу­ществления государством порта мер по предотвращению загрязнения, ка­сающихся годности судов для плавания. Положения данной статьи дают возможность принимать административные меры, направленные на пре­дотвращение выхода в море судна, нарушающего применимые междуна­родные норма и стандарты, касающиеся годности судов для плавания, и тем самым создающего угрозу морской среде.

Содержание понятие «годность судов для плавания», понимание не только как проектирование, конструкция, оборудование и комплектование судов экипажем регулируется в соглашениях ИМО по безопасности, а также в MARPOL. В соответствии со ст. 5(4) MARPOL государства-участники применяют требования конвенции к судам государств, не яв­ляющихся сторонами MARPOL, поскольку это необходимо для того, что­бы этим судам не создавались более благоприятные условия.

В соответствии со ст. 217(3) Конвенции ООН 1982 г. Ст. 217(3) Кон­венции ООН 1982 г. устанавливает, что государство флага обеспечивает на своих судах наличие свидетельства, требуемого международными нормами и стандартами, установленным через компетентную междуна­родную организацию (ИМО) и выданного согласно этим нормам и стан­дартам.

Правила проведения расследования иностранных судов, находящихся в портах, содержаться в ст. 226 Конвенции ООН 1982 г. Также основные нормы относительно порядка инспектирования судов содержаться в ст. 5 MARPOL. Пар. 2 данной статьи предусматривает проверку свидетельств, содержание которых регулируется техническими приложениями к Кон­венции.

И ст. 219 Конвенции ООН 1982 г. и ст. 5(2) MARPOL устанавливают основные принципы задержания иностранного судна в порту. В этой связи следует отметить положения ст. 226(1 )(с), предоставляющие возможность отказать в освобождении судна, если оно представляет собой чрезмерную угрозу нанесения ущерба морской среде. Однако освобождение может быть осуществлено с условием перехода такого судна на ближайшую под­ходящую судоремонтную верфь. Такая мера осуществляется без ущерба в отношении права государства порта наказывать в соответствии с нацио­нальным законодательством, обеспечивающим выполнение правил и стан­дартов, предупреждающих загрязнение, даже если такие нарушения состо­ят исключительно в неисполнении предупредительных мер без какого-либо незаконного сброса.

# Нарушения, связанные со сбросом

Конвенция ООН 1982 г. предусматривает меры, которые предприни­маются государством порта в случае сброса, нарушающего международ­ные правила и стандарты, в соответствии со ст. 218. Пар. 1 этой статьи предусматривает полномочия государства порта учреждать расследование в отношении иностранных судов, добровольно находящихся в порту, по поводу любого сброса с этого судна за пределами внутренних вод, терри­ториального моря или ИЭЗ в нарушение применимых международных норм и стандартов, установленных через компетентную международную организацию.

Параграфы 2, 3 и 4 ст. 218 регулируют разбирательство, возбуждае­мое государством порта, относительно сброса во внутренних водах, терри­ториальном море или ИЭЗ другого государства по просьбе этого государ­ства, государства флага или государства, пострадавшего от сброса, нару­шающего применимые международные нормы и стандарты, установленные через компетентную международную организацию. Разбирательства в отношении судов, добровольно находящихся в порту и совершивших на­рушение законов, правил или международных норм и стандартов по пре­дотвращению, сокращению и сохранению под контролем загрязнения в территориальном море или исключительной экономической зоне, регули­руется ст. 220 Конвенции ООН 1982 г. В обоих случаях государство при­меняет правила и стандарты MARPOL.

Ст. 6(2) MARPOL предусматривает проведение инспекций в отноше­нии судов в любом порту государства-участника на предмет проверки сброса вредных веществ в нарушение положений соглашения. Другие по­ложения этой статьи регулируют сотрудничество с властями государства флага и других, затронутых сбросом государств при проведении расследо­вания.

# Рамки правомерного задержания

Ст. 226(1 )(а) Конвенции ООН 1982 г. предусматривает, что государ­ства не должны задерживать иностранное судно дольше, чем требуется для целей расследования. MARPOL в ст. 7(1) устанавливает обязанность государств предпринимать все необходимые меры для того, чтобы избе­жать чрезмерной задержки судна или чрезмерной отсрочки его отхода.

### Юрисдикция прибрежного государства

# Определение границ прохода

Ст. 211(1) Конвенции ООН 1982 г. предписывает государствам, дей­ствуя через компетентные международные организации или общие ди­пломатические конференции, устанавливать международные нормы и стандарты для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды с судов и установления системы путей для сведения к минимуму угрозы аварий, которые могут вызвать загрязнение морской среды, включая побережье. Как уже отмечалось, ИМО является компетентной международной организацией в вопросах развития и регу­лирования системы судоходных трасс, а также предотвращения загрязне­ния морской среды. В этом отношении необходимо упомянуть новую ре­золюцию SOLAS V\8 (a), (j). В соответствии с пар. 2 система судоходных трасс также устанавливается с учетом необходимости защиты морской среды. Пар. (j) предусматривает, что система судоходных трасс устанав­ливается в соответствии с Конвенцией ООН 1982 г.

В Основное Руководство относительно судоходных трасс (резолюция А.572(14), принятая Ассамблеей ИМО в 1985 г.) в 1995 г. были внесены поправки - новые параграфы 3.6 и 3.7, которые имеют отношение к систе­ме морских трасс в смысле защиты морской среды в особо чувствитель­ных районах. Пар. 3.6 устанавливает критерии, принимаемые за основу при установлении системы трасс с учетом требований защиты морской среды. Пар. 3.7 предусматривает ограничения (лимиты) при прокладке морских трасс. В соответствии с этим параграфом ИМО не должна одоб­рять такую систему, если она может чрезмерно сковать судоходство, или затруднит проход судов через международные проливы.

# Территориальное море

В соответствии с положениями ст. 21(l)(f) Конвенции ООН 1982 г. прибрежное государство в соответствии с положениями Конвенции и дру­гими нормами международного права может принимать законы и правила, относящиеся к мирному проходу через территориальное море по вопросам сохранения окружающей среды прибрежного государства и предотвраще­ния, сокращения и сохранения под контролем ее загрязнения. В этой связи ст. 211(4) Конвенции предусматривает, что прибрежное государство в пределах своего территориального моря может «в порядке осуществления своего суверенитета принимать законы и правила для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения моря с иностранных судов, включая суда, осуществляющие право мирного прохода». Такие за­коны и правила не должны препятствовать мирному проходу иностранных судов. Подобные ограничения властных полномочий прибрежного госу­дарства содержатся также в ст. 21(2): в случае осуществления мер, направ­ленных на предотвращение загрязнения, прибрежное государство не мо­жет принимать законы и правила, регулирующие проектирование, конст­рукцию и комплектование экипажем или оборудование иностранных су­дов, если только они не вводят в действие общепринятые международные нормы и стандарты, в этой связи еще раз упомянем MAROPOL.

Ст. 220(2) Конвенции ООН 1982 г. предоставляет прибрежному госу­дарству право осуществлять фактические инспекции и возбуждать разби­рательство в отношении судна, нарушившего в территориальном море национальные законы и правила прибрежного государства или примени­мые международные нормы и стандарты относительно предотвращения, сокращению и сохранению под контролем загрязнения с судов (нормы и стандарты, принятые ИМО). В соответствии со ст. 220(5) прибрежное го­сударство имеет право предпринять фактическую инспекцию судна, совершившее в ИЭЗ или территориальном море нарушение применимых международных норм и стандартов или вводящих их национальных зако­нов и правил по предотвращению, сокращению и сохранению под контро­лем загрязнения с судов, приведшее к большому сбросу, и если такое суд­но отказалось предоставить прибрежному государству информацию или если информация противоречит очевидным фактам. Если есть объектив­ные доказательства, подтверждающие совершение подобного нарушения, повлекшего тяжелый ущерб или угрозу тяжелого ущерба побережью, свя­занным с ним интересам прибрежного государства или ресурсам ИЭЗ и территориального моря, прибрежное государство может возбудить разби­рательство, включая задержание судна, в соответствии со своими законами (ст. 220(6) Конвенции ООН 1982 г.).

# Исключительная экономическая зона

Ст. 56(1)(b)(iii) Конвенции ООН 1982 г. предусматривает, что при­брежное государство в своей ИЭЗ имеет юрисдикцию в отношении защи­ты и сохранения морской среды. В осуществление такой юрисдикции при­брежное государство принимает законы и правила, относительно предот­вращения, сокращению и сохранению под контролем загрязнения с судов в ИЭЗ. В соответствии со ст. 211(5) Конвенции такие законы и правила должны соответствовать общепринятым международным нормам и стан­дартам, установленным через компетентную международную организацию (ИМО) или общую дипломатическую конференцию.

Различные положения Конвенции ООН 1982 г. регулируют права прибрежного государства в случае нарушения международных норм и стандартов относительно предупреждения загрязнения с судов в ИЭЗ:

- если имеются основания считать, что судно нарушило в ИЭЗ приме­нимые международные нормы и стандарты или вводящие их национальные законы и правила по предотвращению, сокращению и со­хранению под контролем загрязнения с судов, прибрежное государ­ство может потребовать информацию, касающуюся названия судна и его порта приписки, его последнего и очередного портов захода и другую относящуюся к делу информацию (ст. 220(3) Конвенции 1982 г.);

- прибрежное государство имеет право предпринять фактическую ин­спекцию судна, совершившее в ИЭЗ или территориальном море на­рушение применимых международных норм и стандартов или вво­дящих их национальных законов и правил по предотвращению, со­кращению и сохранению под контролем загрязнения с судов, при­ведшее к большому сбросу, и если такое судно отказалось предоста­вить прибрежному государству информацию или если информация противоречит очевидным фактам (ст. 220(5) Конвенции ООН 1982 г.);

- если есть объективные доказательства, подтверждающие соверше­ние нарушения применимых международных норм и стандартов или вводящих их национальных законов и правил по предотвраще­нию, сокращению и сохранению под контролем загрязнения с судов, повлекшего тяжелый ущерб или угрозу тяжелого ущерба побере­жью, связанным с ним интересам прибрежного государства или ре­сурсам ИЭЗ и территориального моря, прибрежное государство мо­жет возбудить разбирательство, включая задержание судна, в соот­ветствии со своими законами (ст. 220(6) Конвенции ООН 1982 г.).

***Вмешательство в случае инцидента за пределами территориального моря, повлекшего серьезное причинение вреда***

Ст. 221(1) Конвенции ООН 1982 г. закрепляет право прибрежного го­сударства, «в соответствии с международным правом, принимать и обес­печивать выполнение мер за пределами территориального моря, соразмер­ных фактическому или грозящему ущербу, в целях защиты своего побере­жья или связанных с ним интересов, от загрязнения или угрозы загрязне­ния в результате морской аварии или действий, связанных с такой аварией, которые приведут к серьезным и вредным последствиям».

Это положение отражает основные особенности права вмешательства прибрежного государства, закрепленного в Международной Конвенции 1969 г. и Протоколе к ней 1973 г., включая инциденты, связанные с неф­тью и другими веществами, которые могут вызвать серьезные и вредные последствия. Эти соглашения относятся только к праву вмешательства в открытом море, т.к. в момент их принятия концепция ИЭЗ еще не была ут­верждена. После вступления Конвенции ООН 1982 г. в силу, правила от­носительно вмешательства прибрежного государства, отраженные в обоих этих соглашениях, должны применяться и к открытому морю и к ИЭЗ.

# Специальные обязательные меры

Статья 211(6) Конвенции ООН предусматривает, что в случае, когда нормы и стандарты, установленные через компетентную международную организацию или общую дипломатическую конференцию для предотвра­щения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды с судов, не соответствуют особым условиям определенного, четко обозначенного района исключительной экономической зоны, прибрежное государство может после консультаций через компетентную международную организацию принять в отношении такого района законы и правила, вводящие нормы и стандарты или практику мореплавания, признаваемые этой организацией.

В статье предусмотрены специальные условия, наличие которых не­обходимо для принятия таких специальных обязательных мер:

- предварительные консультации с любым заинтересованным госу­дарством через компетентную международную организацию (ИМО) и на­правление такой организации сообщения, представляющего научные и технические доказательства необходимости введения специальных обяза­тельных мер (ст. 211 (б)(а));

- в течение 12 месяцев после получения сообщения компетентная ме­ждународная организация (ИМО) определяет, существуют ли в районе ус­ловия, требующие введения специальных обязательных мер (ст. 211 (6)(а));

- следуя решению компетентной международной организации (ИМО) прибрежное государство может принять законы и правила для пре­дотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения с су­дов, осуществляя международные нормы и стандарты или практику море­плавания, признанные этой организацией (ИМО) применимыми к особым районам (ст. 211 (6)(а));

- прибрежное государство опубликовывает границы любого опреде­ленного, четко обозначенного района ИЭЗ, в котором введены специаль­ные обязательные меры (ст. 211(6)(b)).

Ст. 211(6)(с) предусматривает право прибрежного государства вво­дить в отношении определенного, четко обозначенного района ИЭЗ до­полнительные законы и правила для предотвращения, сокращения и со­хранения под контролем загрязнения с судов. Такие дополнительные зако­ны и правила могут затрагивать сброс или практику мореплавания, но не должны требовать от иностранных судов соблюдения стандартов проектирования, конструкции, комплектования экипажа или оборудования, иных, чем общепринятые международные нормы и стандарты. Если при­брежное государство вводит такие законы и правила, оно обязано уведо­мить об этом компетентную международную организацию (ИМО). Законы и правила становятся применимыми через 15 месяцев после уведомления при условии, что эта организация дала на это свое согласие в течение 12 месяцев после уведомления.

В соответствии со ст. 220(8) Конвенции ООН 1982 г. положения п. 3 этой статьи относительно нарушения в ИЭЗ применимых международных норм и стандартов по предотвращению, сокращению или сохранению под контролем загрязнения морской среды или вводящих такие стандарты на­циональных законов, применяются и в отношении законов и правил, при­нятых согласно ст. 211 (а) Конвенции.

# Особые районы и особо чувствительные районы

Положения относительно предотвращения, сокращения и сохранения под контролем морской среды в особых районах содержаться в Приложе­ниях I, II, и V к Конвенции MARPOL. Руководство для определения Осо­бых районов согласно MARPOL сформулировано в резолюции А.720(17) по определению особых районов и особо чувствительных районов, приня­той ИМО в 1991 г.

Сравнение положений ст. 211(6) Конвенции ООН 1982 г. и положе­ний Руководства для определения Особых районов согласно MARPOL по­казывает, что относительно сферы юрисдикции в ИЭЗ, Руководство MARPOL предусматривает охват закрытых и полузакрытых районов, ко­торые могут включать части территориального моря, ИЭЗ и открытого мо­ря.

Положения MARPOL охватывают только предотвращение ущерб от вредных веществ, а ст. 211(6) не дает специальных указаний на природу веществ, которыми может быть вызвано загрязнение морской среды.

Руководство определяет особо чувствительные районы как районы, которые требуют особой защиты через действия ИМО, т.к. особенности экологических, социально-экономических или научных характеристик та­ковы, что такие районы особо уязвимы от морской деятельности. Среди специальных обязательных мер Руководство называет меры относительно морских трасс, включая объявление портов и частей района закрытыми для судов. Меры относительно морских трасс в таких районах должны со­гласовываться с Генеральным Руководством ИМО по морским трассам (резолюция А. 572(14). Другие возможные меры включают установление летных трасс и развитие системы судоходных путей. Руководство показы­вает, что особо районы могут включать буферные зоны, которые способ­ствуют адекватной защите районов, определенных как особо чувствитель­ные.

Сегодня имеется только один район, который определен ИМО как особо чувствительный - Большой Барьерный РИФ. Члены ИМО должны применять критерии и процедуры Руководства для определения и приме­нения специальных обязательных мер в морских районах, требующих осо­бой защиты.

***Государства, граничащие с международными проливами и государства-архипелаги***

Ст. 42(1)(b) Конвенции ООН 1982 г. предусматривает право госу­дарств, граничащих с проливами, принимать законы и правила, относя­щиеся к транзитному проходу через проливы, по вопросам предотвраще­ния, сокращения и сохранения под контролем загрязнения путем введения в действие «применимых международных правил, относящихся к сбросу нефти, нефтесодержащих отходов и других ядовитых веществ в проливе». Такие законы и правила не должны допускать дискриминации по форме или по существу между иностранными судами, а их применение не долж­но сводиться к лишению, нарушению или ущемлению права транзитного прохода (ст. 42(2) Конвенции). В соответствии со ст. 39(2)(b) суда при транзитном проходе через проливы, используемые для международного судоходства, должны соблюдать «общепринятые международные правила, процедуры и практику предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения с судов», например, предусмотренные в MARPOL и других применимых документах ИМО.

Ст. 43(Ь) Конвенции ООН 1982 г. предусматривает, что государства, использующие проливы, и государства, граничащие с проливами, сотруд­ничают в предотвращении, сокращении и сохранении под контролем за­грязнения с судов. ИМО может объединять принятое международное ре­гулирование в этом вопросе, если в этом возникнет необходимость.

В соответствии со ст. 54 Конвенции ООН 1982 г. положения относи­тельно прав и обязанностей государства флага относительно предотвра­щения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения путем вве­дения в действие применимых международных правил относящихся к сбросу нефти, нефтесодержащих отходов и других ядовитых веществ в проливе применяются mutatis mutandis к архипелажному проходу по мор­ским коридорам.

Ст. 233 Конвенции ООН 1982 г. предусматривает, что государства, граничащие с проливами, используемыми для международного судоходст­ва, могут принимать меры против судов, осуществляющих транзитный проход, если они нарушили законы и правила относительно безопасности судоходства и регулирования движения судов (ст. 42(1)(а) Конвенции ООН 1982 г.), а также относительно предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения путем введения в действие приме­нимых международных правил относящихся к сбросу нефти, нефтесодер-жащих отходов и других ядовитых веществ в проливе (ст. 42(1 )(b)) Кон­венции ООН 1982 г.), что повлекло тяжелый ущерб морской среде или уг­розу такого ущерба. В этом случае предпринятые граничащим с проливом государством меры становятся предметом Части XII, Раздела 7 Конвенции ООН 1982 г. (Часть XII - «Защита и сохранение морской среды», Раздел 7 -«Гарантии»).

**2.3.Функции и обязанности ИМО в свете вступления в силу Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.**

Документация и специальные предосторожности в отношении судов с ядерными установками и судов, перевозящих ядерные или другие особо опасные или ядовитые вещества

В соответствии со статьей 23 Конвенции ООН 1982 г. и INF Code (резолюция ИМО А. 790(19)), ИМО может принимать нормы и стандарты и устанавливать дополнительные меры в обеспечение выполнения данной резолюции. Такие дополнительные мер могут заключаться в подписании многосторонних соглашений в отношении непредвиденных инцидентов и ответных мер в случаях аварий с грузами, являющимся объектом INF Code.

**Конструкция, работа и использование искусственных островов, установок и оборудования в экономической зоне; устранение таких объектов из морской среды**

ИМО разрабатывает и одобряет «применимые международные нормы и стандарты» для установки зон безопасности, как это предусмотрено в статье 60(5) Конвенции ООН 1982 г.

*Статья 60 (5) Конвенции ООН 1982 г.*

*Ширина зон безопасности определяется прибрежным государством с учетом применимых международных стандартов. Эти зоны уста­навливаются таким образом, чтобы они разумно соотносились с ха­рактером и функцией искусственных островов, установок или со­оружений, и не простирались вокруг них более чем на 500 метров, отмеряемых от каждой точки их внешнего края, за исключением случаев, когда это разрешено общепринятыми международными стандартами или рекомендовано компетентной международной ор­ганизацией. О протяженности зон безопасности делается надле­жащее оповещение.*

Процедуры относительно залога или другого подходящего финан­сового обеспечения безопасности в отношении судов, задержанных государством порта или прибрежным государством

Статья 220(7) Конвенции ООН 1982 г. обязывает прибрежное госу­дарство, которое задержало судно, нарушившее в исключительной эконо­мической зоне применимые международные нормы и стандарты или соответствующие таким нормам и стандартам и вводящие их в действие зако­ны и правила прибрежного государства по предотвращению, сокращению и сохранению под контролем загрязнения морской среды с судов, разре­шить судну продолжать следовать своим курсом, если процедуры, посред­ством которых обеспечивается соблюдение требования в отношении пре­доставления залога или другого подходящего финансового обеспечения установлены или иным образом согласованы через компетентную между­народную организацию. Такое же положение отражают три соглашения ИМО:

- Конвенция об ограничении **ответственности по** морским требовани­ям 1976г.;

- Международная конвенция **о гражданской** ответственности за за­грязнение нефтью 1969 г. и Протокол 1992 г.;

Международная конвенция об ответственности и компенсации ущерба в связи с перевозкой морем опасных грузов и вредных веществ 1969г.

*Ст. 220(7) Конвенции ООН 1982 г.*

*...в случаях, когда через компетентную международную организацию установлены или иным образом согласованы надлежащие процедуры, посредством которых обеспечивается соблюдение требований в отношении предоставления залога или другого подходящего денеж­ного обеспечения, прибрежное государство, если оно связано такими процедурами, разрешает судну продолжать следовать своим курсом.*

Статья 292 Конвенции ООН обязывает незамедлительно освободить судно, плавающее под флагом государства-участника, после предоставле­ния разумного залога или иного финансового обеспечения. Весьма важным является положение о том, что в случае несоблюдения положений Конвенции ООН 1982 г. о незамедлительном освобождении, данный во­прос может быть передан любому суду или арбитражу по соглашению сторон, а когда соглашение не достигнуто, суду или арбитражу, признан­ному задерживающим государством, или Международному трибуналу по морскому праву. Заявление об освобождении может быть сделано госу­дарством флага или от его имени.

*Ст. 292 Конвенции ООН 1982 г.*

1. *В случае, когда власти государства-участника задерживают суд­но, плавающее под флагом другого государства-участника, и ут­верждается, что задерживающее государство не соблюдает по­ложения настоящей Конвенции о незамедлительном освобождении судна или его экипажа после предоставления разумного залога или иного финансового обеспечения, вопрос об освобождении может быть передан любому суде или арбитражу по соглашению сторон или, если в течение десяти дней со времени задержания такое со­глашение не будет достигнуто, суду или арбитражу, признанному задерживающим государством ... или Международному трибуналу по морскому праву, если стороны не договорятся об ином.*

2. *Заявление об освобождении может быть сделано только государ­ством флага судна или от его имени.*

3. *Суд или арбитраж незамедлительно рассматривает заявление об освобождении и занимается только вопросами об освобождении без ущерба для рассмотрения любого дела по существу в отноше­нии такого судна, его владельца или экипажа в надлежащем на­циональном органе. Власти задерживающего государства сохра­няют право освободить судно или его экипаж в любое время.*

4. *После предоставления залога или иного финансового обеспечения, определенного судом или арбитражем, власти задерживающего государства незамедлительно выполняют решение суда или ар­битража об освобождении судна или его экипажа*

## Роль ИМО в судебном разбирательстве против иностранного судна

Относительно компетенции (ст. 288 Конвенции ООН 1982 г.) и мер по обеспечению разбирательства участвовать в разбирательстве, включая критерии, на основании которых определяется необходимость такого уча­стия, а также процедуры для участия официальных представителей орга­низации.

*Ст. 288 Конвенции ООН 1982 г.*

1. *Суд или арбитраж... также обладают компетенцией в отношении споров, касающихся толкования или применения международного соглашения, связанного с целями настоящей Конвенции, которые передаются им в соответствии с соглашением.*

2. *Камера по спорам, касающимся морского дна. Международный трибунал по морскому праву... и любая другая камера или арбит­раж... обладают компетенцией в отношении любого вопроса, ко­торый передается им...*

3. *В случае разногласия относительно того, обладает ли суд или ар­битраж компетенцией, этот вопрос разрешается этим судом или арбитражем*

Обязанность избегать отрицательных последствий для судов и морской среды при осуществлении государствами своих вла­стных полномочий

Статья 225 Конвенции ООН 1982 г. предусматривает, что государст­ва при осуществлении своих властных полномочий не должны ставить под угрозу безопасность судоходства, подвергать судно какому-либо иному риску, или отводить его в небезопасные порты или на небезопасные якор­ные стоянки, или подвергать морскую среду чрезмерному риску.

Статья 226 запрещает задерживать иностранное судно дольше, чем это требуется для целей расследования. Статья устанавливает рамки фак­тических инспекций и условия освобождения судов. Пункт 2 ст. 226 пре­дусматривает, что государства сотрудничают в разработке процедур, на­правленных на то, чтобы избежать ненужной фактической инспекции суд­на в море.

Любые процедуры, предусмотренные п. 2 ст. 226, должны развивать­ся в международном плане. ИМО будет служить «форумом» для таких це­лей. В этой связи может быть сделана ссылка на ст. 6 MARPOL 73\78. Не­обходимый эффект может быть достигнут путем приема уместных поло­жений или соответствующей базы для тщательной разработки необходи­мых международных процедур.

*Ст. 226 Конвенции ООН 1982 г.*

1. *а). Государства не задерживают иностранное судно дольше, чем это требуется для целей расследований... Любая фактическая ин­спекция иностранного судна ограничивается проверкой таких сертификатов, судовых журналов или других документов, кото­рые судно обязано иметь в соответствии с общепринятыми международными нормами и стандартами, или любых аналогичных документов, которые имеются на судне; дальнейшая фактическая инспекция судна может быть предпринята только после такой проверки и лишь в случае, когда:*

i) *имеются явные основания считать, что состояние судна или его оборудование в значительной мере не соответствует этим документам;*

ii*) содержание этих документов недостаточно для подтвержде­ния или проверки предполагаемого нарушения; или*

iii*) судно не имеет действительных сертификатов или судовых журналов.*

*b). Если расследование свидетельствует о нарушении примерных законов и правил или международных норм и стандартов по защите и сохранению морской среды, то судно незамедли­тельно освобождается при условии выполнения таких целесо­образных процедур, как предоставление залога или другого подходящего финансового обеспечения.*

*c). Без ущерба для применимых международных норм и стандар­тов, касающихся годности судов для плавания, в освобожде­нии судна может быть отказано, либо оно может быть обу­словлено переходом судна на ближайшую подходящую судоре­монтную верфь, если это судно представляет собой чрезмер­ную угрозу нанесения ущерба морской среде. Когда в освобож­дении судна отказано или оно поставлено в зависимость от определенных условий, государство флага должно быть неза­медлительно уведомлено об этом, и оно может требовать освобождения этого судна...*

2. *Государства сотрудничают в разработке процедур, направленных на то, чтобы избежать ненужной фактической инспекции судов в море.*

Непричинение помех па установившихся путях международного судоходства при размещении и использовании научно-исследовательских установок и оборудования

Статья 261 Конвенции ООН 1982 г. провозглашает, что размещение и использование научно-исследовательских установок и оборудования любого типа не должны создавать препятствий на установившихся путях международного судоходства. Статья 262 устанавливает, что такие уста­новки и оборудование должны нести опознавательные знаки с указанием государства регистрации или международной организации, которой они принадлежат, а также иметь надлежащие согласованные в международном порядке средства предупреждения для обеспечения безопасности морской и воздушной навигации, с учетом норм и стандартов, установленных ком­петентными международными организациями.

ИМО должна стать важнейшим инструментом для развития меж­дународных норм и стандартов, обеспечивающих безопасность на море. Любую работу в этой области необходимо проводить через консультации с международными организациями, такими как ИКАО, ИНМАРСАТ, МОК ЮНЕСКО и др.

Роль ИМО в достижении гласности относительно мер, принимае­мых в целях обеспечения безопасности судоходства, а также преду­преждения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды

Ряд статей Конвенции ООН 1982 г. возлагает на государства обязан­ность обеспечивать гласность относительно осуществления юрисдикции и мер, принимаемых ими, а также обязанность публиковать информацию, необходимую для обеспечения безопасности судоходства или для преду­преждения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды. Такая информация предоставляется мореплавателям и другим за­интересованным лицам, чтобы они имели возможность принять необхо­димые шаги по предупреждению нарушений национального законодатель­ства, или для того, чтобы избежать неоправданного риска и опасностей, с которыми могут быть связаны отдельные ситуации.

Обязанность должным образом публиковать подобные сведения предусмотрена следующими статьями Конвенции ООН 1982 г.:

- статья 21(3) предусматривает обязанность должным образом опубликовать законы и правила, относящиеся к мирному проходу через территориальное море;

- статья 22(4) обязывает прибрежное государство должным образом опубликовывать морские карты, на которых указаны коридоры и схемы разделения движения в территориальном море;

- статья 24(2) обязывает государство надлежащим образом объяв­лять о любой опасности для судоходства в его территориальном море;

- статья 41(2) предусматривает обязательную публикацию морских карт, обозначающих установленные или предписанные морские коридоры или схем разделения движения в проливах, используемых для междуна­родного судоходства;

- статья 52(2) предусматривает, что временное приостановление мир­ного прохода в определенных районах архипелажных вод вступает в силу только после его должного опубликования;

*-* статья 53(10) предписывает государствам-архипелагам морские карты, на которых обозначены осевые линии установленных установлен­ные или предписанные морские коридоры или схем разделения движения;

- статья 60(3) предусматривает обязанность давать надлежащее опо­вещение об искусственных островах, установках и сооружениях, а также оповещать о глубине, местонахождении и размерах любых установок или сооружений, которые убраны не полностью (ст. 80 предусматривает дей­ствие этих положений в отношении континентального шельфа);

- статья 60(3) предусматривает обязанность прибрежного государства давать надлежащее оповещение об установленных зонах безопасности во­круг искусственных островов, установок и сооружений и ИЭЗ (ст. 80 пре­дусматривает действие этих положений в отношении континентального шельфа);

- статья 211(3) возлагает на государства, устанавливающие особые требования для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды в качестве условия для захода иностранных судов в порты или внутренние воды и для остановки у прибрежных тер­миналов, обязанность должным образом публиковать такие требования и сообщать их компетентной международной организации (ст. 211(6)). Го­сударство, принимающее специальные обязательные меры для предот­вращения загрязнения с судов в четко обозначенных районах исключи­тельной экономической зоны, обязано сообщить о таких мерах;

- статья 217(7) обязывает государство флага незамедлительно инфор­мировать о предпринятых действиях и результатах, обеспечивающих со­блюдение применимых международных норм и стандартов, установлен­ных через международную организацию, и своих законов и правил, приня­тых для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загряз­нения морской среды с судов.

В свете этих положений, представляется разумным, что эффект от та­ких публикаций будет полным только в том случае, если информация станет абсолютно доступной государствам, властям и заинтересованным лицам. ИМО осуществляет весьма важные и продолжительные контакты с властями государств относительно обеспечения безопасности судоходства и предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды. Для обеспечения гласности весьма подходящими могут оказаться некоторые документы ИМО. Наличие соглашений, на основе ко­торых ИМО может содействовать сотрудничеству или сотрудничать с го­сударствами или международными организациями, дает уверенность в том, что предусмотренная гласность действительно сделает информацию доступной для всех заинтересованных лиц. Механизмы ИМО могут эф­фективно применяться для распространения информации относительно безопасности судоходства и предотвращения загрязнения морской среды в тех случаях, когда такая обязанность возложена Конвенцией ООН 1982 г. на отдельные государства или организации. Например, различные статьи Конвенции ООН обязывают государства публиковать данные относитель­но принятых ими законов и иных мер, а также устанавливают, что такая информация предоставляется Генеральному секретарю ООН, который яв­ляется депозитарием Конвенции ООН 1982 г. При обычной практике это должно означать, что Генеральный секретарь ООН будет предоставлять эту информацию всем участникам Конвенции. Однако в ряде случаев, при необходимости получения дополнительной информации, может стать необходимым использование механизмов ИМО. Следовательно, ИМО мо­жет предоставлять информацию, лицам, которые тесно с ней сотруднича­ют, или оказывать помощь ООН в предоставлении информации таким ли­цам.

Например, статья 147 Конвенции ООН 1982 г. устанавливает условия использования установок, используемых для осуществления деятельности в Районе. Одно из таких условий заключается в том, чтобы установки не создавали помех для использования признанных морских путей или в рай­онах интенсивной рыбопромысловой деятельности (ст. 147(2)(Ь)). Также предусматривается создание зон безопасности вокруг таких установок (ст. 147(2)(с)). О монтаже и удалении таких установок должно даваться над­лежащее оповещение.

В соответствии со статьей 16(2) прибрежные государства должны публиковать карты и перечни географических координат, которые обозна­чают исходные линии для измерения ширины территориального моря. Это же относится к государствам-архипелагам в случае установления архипелажных вод (ст. 47(9)), а также к прибрежным государствам, устанавли­вающим границы исключительной экономической зоны (ст. 75 (2)) и континентального шельфа (ст. 84(2)).

Публикация и использование таких карт имеет первоочередное зна­чение для государств. ИМО может способствовать таким публикациям, когда дело касается обеспечения безопасности судоходства или предупре­ждения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды. Не вызывает сомнений то обстоятельство, что некоторая информа­ция, подлежащая обязательной публикации в соответствии с положениями Конвенции ООН 1982 г., имеет одинаково важное значение и для государ­ства флага, и для судовладельца, и для других лиц, вовлеченных в между­народное судоходство. Поэтому понятна заинтересованность ИМО в бо­лее полном предоставлении информации. Для этих целей ИМО может соз­давать механизмы передачи информации властям, учреждениям или дру­гим заинтересованным лицам.

Другая функция ИМО будет заключаться в обстоятельных консульта­циях с Секретариатом ООН, с международными организациями и отдель­ными государствами, когда это будет необходимо и уместно.

Безусловно, роль ИМО не будет сводится только к размножению и дублированию информации и сообщений по отдельным вопросам. Однако ИМО будет принимать участие в организационных вопросах, если это уча­стие будет осуществляться параллельно с деятельностью государств, на­циональных органов или международных организаций и не будет заме­щать их функций.

## Разработка и передача морской технологии. Международное сотрудничество

Международного сотрудничества и особенно подготовка людских ресурсов путем обучения и образования граждан развивающихся госу­дарств, предусмотренное статьями 202 и 268 Конвенции ООН 1982 г., все­гда входило в круг основных задач ИМО. Для этих целей ИМО может ис­пользовать «поле» специальных соглашений и меры, предложенные Кон­венции ООН (Часть XIV).

## Дополнительные пути сотрудничества между международными организациями

Статья 278 Конвенции ООН 1982 г. содержит нормы, относящиеся к сотрудничеству между международными организациями. ИМО имеет весьма эффективные соглашения в данной области с ООН и организация­ми и агентствами семьи ООН. Однако ИМО может испытывать потреб­ность в расширении сотрудничества с организациями, чья деятельность пересекается с деятельностью ИМО в свете Конвенции ООН 1982 г. В ча­стности ИМО может представлять в Секретариат ООН обзор вопросов, ко­торые вызывают интерес и обеспокоенность у таких организаций. Эффективное сотрудничество также необходимо с Международным органом по морскому дну и Международным трибуналом по морскому праву.

*Ст. 278 Конвенции ООН 1982 г.*

*Компетентные международные организации... принимают все над­лежащие меры для обеспечения непосредственно или в тесном со­трудничестве между собой эффективного выполнения своих функ­ций и обязательств...*

Секретариат ИМО обеспечивал соответствие принимаемых ИМО документов, основным принципам Конвенции ООН 1982 г.

Чтобы избежать потенциальных конфликтов и несоответствий меж­ду работой ИМО и положениями Конвенции ООН 1982 г. в различные конвенции ИМО были включены положения, показывающие, что они не будут противоречить кодификации и развитию морского права в соответ­ствии с Конвенцией ООН 1982 г. или любыми настоящими или будущими требованиями и правовыми взглядами любого государства, основанных на положениях морского права.

С момента вступления Конвенции ООН 1982 г. в силу ИМО имеет консультации с международными организациями системы ООН по раз­личным вопросам взаимодействия ИМО и Конвенции ООН 1982 г. Еще до вступления Конвенции в силу важнейшие ее положения были включены в различные договорные и не договорные документы ИМО.

Хотя прямое указание на ИМО есть только в ст. 2 Приложения VIII Конвенции, различные ее положения говорят о «компетентной междуна­родной организации, принимающей международные правила и стандарты в области обеспечения морской безопасности, эффективности судоходства и предупреждения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды с судов и возмещения ущерба.

В таких случаях понятие «компетентная международная организа­ция» относится именно к ИМО, которая является специализированным уч­реждением в системе ООН, образованным в соответствии с Конвенцией об ИМО. Конвенция об ИМО была принята в Женеве 6 марта 1948 г. Перво­начально организация называлась Межправительственная морская кон­сультативная организация и была переименована резолюциями Ассамблеи ИМО A.358(LX) и А.371(Х), 1975 г. и 1977 г.

Многочисленные положения Конвенции ООН 1982 г. дают ссылку на деятельность различных организаций. В некоторых из этих случае дан­ные положения могут включать работу ИМО совместно с другими орга­низациями.

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

Кроме того, статья 311 Конвенции ООН 1982 г. об отношении к дру­гим конвенциям и международным соглашениям содержит положения, со­гласно которым настоящая Конвенция не изменяет прав и обязательств го­сударств-участников, которые вытекают из других соглашений, совместимых с настоящей Конвенцией, и которые не затрагивают осуществления другими государствами-участниками своих обязательств по настоящей Конвенции.

В статье 237 Конвенции ООН 1982 г. содержатся также положения о том, что в области защиты и сохранения морской среды Часть XII не нано­сит ущерба конкретным обязательствам, принятым на себя государствами по заключенным ранее специальным конвенциям и соглашениям, которые касаются зашиты и сохранения морской среды.

3. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ИМО ПО УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ В МЕЖДУНАРОДНОМ МОРСКОМ СУДОХОДСТВЕ

**3.1. Изменения и дополнения *к* Приложению к Конвенции по облегчению международного морского судоходства 1965 г., принятые на 24 сессии Комитета FAL**

На 24-ой сессии Комитета по упрощению формальностей были приняты изменения и дополнения к Приложению к Конвенции 1965 г. Настоящий раздел содержит вновь принятые стандарты и рекомендуемые практики к ним, а также комментарии к ним, отражающие позиции государств.

## ПРИЛОЖЕНИЕ

# РАЗДЕЛ 1 – ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

# С. Системы электронной обработки данных

1.4 **Рекомендуемая практика.** При внедрении систем электронной обработки данных и обмена ими с целью облегчения таможенной очистки судов Договаривающимися Правительствам следует поощрять соответст­вующие органы государственной власти и частных лиц, чтобы они обме­нивались данными с помощью электронных средств в соответствии с меж­дународными стандартами.

1.5 **Стандарт.** Органы государственной власти принимают любые из документов, требующихся для таможенной очистки судов, если они выда­ны соответствующей международным стандартам системой электронной обработки данных или обмена ими, при условии, что они выполнены в удобочитаемой и понятной форме и содержат требующуюся информацию.

**1.6 Стандарт.** Органы государственной власти при внедрении элек­тронных систем обработки данных и обмена данными для таможенной очистки судов ограничивают объем информации, которая им требуется, до предусматриваемого в соответствующих положениях данного Приложе­ния.

1.7 **Рекомендуемая практика.** При планировании, внедрении или модифицировании электронных систем обработки данных или обмена ими для таможенной очистки судов органам государственной власти следует стремиться:

(a) предоставлять всем заинтересованным сторонам с самого начала возможность получения консультаций;

(b) оценить существующие процедуры и исключить из них те, кото­рые не нужны;

(c) определить те процедуры, которые должны быть компьютеризи­рованы;

(d) в максимально осуществимой степени использовать Рекоменда­ции Организации Объединенных Наций (ООН) и соответствующие Стан­дарты Международной организации по стандартизации.

(e) приспособить эти системы для многоцелевых применений; и

(f) предпринимать соответствующие шаги для сведения к минимуму затрат по вводу в действие этих систем операторами и другими частными лицами.

1.8 **Стандарт.** Органы государственной власти при внедрении систем электронной обработки данных и обмена ими для таможенной очистки су­дов поощряют, но не требуют применения таких систем морскими опера­торами или другими частными сторонами, имеющими отношение к делу.

***Комментарий.*** *Данный раздел был включен в Приложение к Кон­венции 1965 г. по результатам работы 21 и 22 сессий Комитета. На 23 сессии Комитет, поддержав мнение государств относительно важности ЭОД для облегчения морского судоходства, постановил учредить коррес­пондентскую группу по использованию ЭОД в круг ведения и задачи кото­рой вошли: разработка стандартных сообщений в системе электронного обмена данными (ЭДИМАР) для целей упрощения формальностей в соот­ветствии с существующими стандартами ООН/ЭДИФАКТ; представле­ние Комитету рекомендаций относительно применения сообщений ЭОД;*

*предоставление рекомендаций относительно стратегий содействия принципу и использованию ЭОД государствами-членами; завершение пре­образования четырех существующих сообщений ЭДИМАР ; предложение поправок к существующим сообщениям ЭДИФАКТ для включения бланков 2 и б FAL; передача на одобрение ООН/ЭКЕ окончательно разработанных сообщений ЭДИМАР.*

*24 сессия Комитета в принципе одобрила предложенные поправки к сообщениям ЭОД для форм FAL 1 - б , предложив корреспондентской группе составить Руководство по осуществлению использования сообще­ний ЭОД для бланков FAL, включая сообщения об опасных грузах, для об­суждения на следующей сессии Комитета.*

*При рассмотрении этих вопросов российская сторона высказала поддержку корреспондентской группе завершить работу по использова­нию ЭОД для таможенной очистки судов. Однако в настоящее время системы электронной обработки данных в российских портах отсутст­вуют. Принимая во внимание объективные трудности переходного пе­риода в российской экономике в целом, можно предположить, что для создания подобных систем в портах Российской Федерации потребуется определенное время. Предпринимаемые попытки внедрения систем ЭОД на Дальнем Востоке и в Новороссийске свидетельствуют как о стремле­нии к созданию систем в соответствии с международными требования­ми, так и о положительном значении подобных систем в деле упрощения формальностей в международных морских перевозках.*

*При внедрении ЭОД в российских портах могут возникнуть сложно­сти не только экономического или технического характера, но и пробле­мы несоответствия российского законодательства положениям Конвен­ции 1965 г. в частности Стандарту 2.1, которым вводятся формы 1-6 FAL т. к. российскими нормативными актами не предусмотрена форма 3 FAL - Декларация о судовых припасах.*

# РАЗДЕЛ 2 - ПРИБЫТИЕ, СТОЯНКА И ОТБЫТИЕ СУДНА

# А. Общая часть

*Рекомендуемая практика 2.7.4 изменяется следующим образом:*

*"2.7.4.* ***Рекомендуемая практика.*** *Вместо списка пассажиров следует принимать список, составленный судовладельцами для своих нужд, при условии, что он содержит по крайней мере те сведения, которые требуются согласно Рекомендуемой практике 2.7.3, а также датирован и под­писан либо заверен согласно Стандарту 2.7.5".* 2.7.6 **Стандарт.** Государственные власти обеспечивают, чтобы судовла­дельцы уведомляли их при приходе судна о каждом обнаруженном на бор­ту безбилетном пассажире.

*К Стандарту 2.7.6 добавляется новое примечание следующего содержания: "Примечание. Уведомление о безбилетных пассажирах мо­жет делаться, например, путем указания в графе "Замечания" Общей декларации либо путем использования списка пассажиров или судовой ро­ли с исправленным заголовком "Список безбилетных пассажиров".*

*Комментарий. Включение данных стандартов и примечаний к ним в Приложение к Конвенции 1965 г. вызвано, прежде всего, озабочен­ностью государств возрастающим количеством нелегальных пассажи­ров на судах и, возникающими в связи с этим обязанностями судовладель­цев по возвращению таких пассажиров.*

*Брюссельская конвенция 1957 года, относящаяся к безбилетным пассажирам, (не вступила в силу) регламентирует некоторые из подня­тых вопросов. Согласно конвенции, безбилетный пассажир, обнаружен­ный в порту или в море, может быть передан соответствующим вла­стям первого порта захода любого государства - участника конвенции. Капитан судна обязан вручить этим властям подписанное им заявление, содержащее всю имеющуюся в его распоряжении информацию. Если без­билетному пассажиру не был уже запрещен въезд в страну, указанные власти обязаны принять его и вернуть в государство, чьим гражданином он является. Если это государство оказывается принять пассажира или он не имеет гражданства, или его возвращение в свое государство невоз­можно по разумным причинам, то власти могут вернуть такое лицо в государство, в котором расположен порт посадки. Если же и это невозможно, то безбилетный пассажир может быть возвращен в последний порт захода судна. Наконец, если и этого сделать нельзя, лицо может быть направлено в государство, под флагом которого плавает судно. Стоимость содержания безбилетного пассажира в порту высадки, а также расходы по его передаче в государство, чьим гражданином он яв­ляется, несет судовладелец, который может обратиться к этому госу­дарству с регрессным требованием. Во всех остальных случаях судовла­делец обязан нести расходы по содержанию безбилетного пассажира, но не свыше 3-х месяцев с даты его передачи соответствующим властям. Капитан и власти порта высадки должны принимать во внимание причи­ны, которые может выдвинуть безбилетный пассажир.*

*Как было отмечено на сессии Комитета, положения данной кон­венции неприемлемы относительно распределения ответственности в решении проблем, вызванных безбилетными пассажирами, а могут лишь рассматриваться как основа для разработки некоторых крайне необхо­димых и приемлемых на международном уровне стандартов по этому вопросу.*

*На заседании рабочей группы по безбилетным пассажирам было предложено исключить из циркуляра FAL все имеющиеся ссылки по каж­дому из разделов, касающихся необходимости учета при работе с безби­летными пассажирами, Конвенции ООН "О статусе беженцев" 1951 г. и Протокола 1967 г. к ней и оставить в документе только одну ссылку на данную Конвенцию, хотя некоторые участники предлагали исключить их полностью. В результате дискуссии упоминание о Конвенции ООН в цир­куляре было сохранено. (Россия является участником Конвенции ООН с 1992 г.)*

*В интересах России, чтобы это положение осталось в документе, т.к. на российских судах и из российских портов уже неоднократно сле­довали иностранные иммигранты из 3-х стран, в т.ч. нелегально, в целях поиска убежища и получения статуса беженца в Западной Европе, США, Канаде. По Конвенции ООН "О статусе беженцев" 1951 г. власти стра­ны пребывания безбилетного пассажира обязаны принять его ходатай­ство, рассмотреть в соответствии с процедурой, регламентированной этой Конвенцией. Судовладельцы, капитаны судов в этих случаях не бу­дут нести ответственность в связи с доставкой безбилетного пассажи­ра в другие порты мира, если безбилетный пассажир нелегально проник на борт судна.*

*На 24 сессии Комитета была достигнута договоренность отно­сительно внесения изменений в циркуляр FAL о возвращении безбилетного пассажира в зависимости от обстоятельств: - возвращение в страну его гражданства или национальной принадлежности (если таковые установ­лены); возвращение его в порт страны, где произошло проникновение на борт судна, если не были установлены гражданство или национальная принадлежность; отправка в любую другую страну (порт), которые примут безбилетного пассажира.*

*Если данная поправка вступит в силу, то возникнет необходи­мость внесения соответствующих изменений в российское законодатель­ство. В настоящее время основным нормативным актом, регламенти­рующим эти вопросы, является Закон Российской Федерации "О Государ­ственной границе Российской Федерации" 1993 г. с изменениями 1994 г. В соответствии со ст. 14 Закона"... Иностранные граждане и лица без гражданства, не имеющие статуса лиц, проживающих или пребывающих на территории Российской Федерации, пересекшие границу с территории иностранного государства... и они не пользуются правом политического убежища, в соответствии с Конституцией Российской Федерации, По­граничные войска в официальном порядке передают их властям государ­ства, с территории которого они пересекли Государственную границу. Если передача нарушителей властям иностранного государства не предусмотрена договором РФ с этим государством. Пограничные войска вы­дворяют их за пределы РФ в определяемых Пограничными войсками мес­тах..." Очевидно, что данным Законом не предусмотрены меры по урегу­лированию инцидентов, связанных с нарушением Государственной грани­цы лицами, прибывающими морскими судами.*

##### РАЗДЕЛ 3 - ПРИБЫТИЕ И ОТБЫТИЕ ЛИЦ

***А. Требования и процедуры при приходе и отходе***

*Добавляются новые Стандарты следующего содержания:*

*"3.3.2.* ***Стандарт.*** *Договаривающиеся правительства допускают проверку лица, возвращаемого из пункта его высадки после установления того, что ему запрещается въезд, если это лицо совершило посадку на их территории. Договаривающиеся правительства не возвращают такое лицо в страну, въезд в которую, как было ранее установлено, ему запре­щен.*

*Примечание 1. Настоящее положение не преследует цели препятст­вовать государственным властям в дальнейшей проверке возвращенного лица, которому запрещается въезд, для определения его возможного до­пуска в государство или для принятия мер по его передаче, перемещению или депортации в государство, подданным которого оно является или в которое оно допускается иным образом. Если лицо, которому, как уста­новлено, запрещается въезд, утратило или уничтожило свой проездной документ. Договаривающееся правительство будет принимать вместо этого документ, удостоверяющий обстоятельства посадки и прибытия, выданный государственными властями Договаривающегося правительства страны, которой было установлено, что этому лицу въезд запрещает­ся.*

*Примечание 2. Ничто в настоящем Стандарте или в примечании 1 не должно истолковываться как противоречащее положениям Конвенции Организации Объединенных Наций, касающейся статуса беженцев, от 28 июля 1951 г. и Протокола Организации Объединенных наций, касающегося статуса беженцев, от 31 января 1967 г., которые касаются запрещения высылки или возвращения беженца".*

*"3.3.3* ***Стандарт.*** *Обязательство судовладельца перевезти любое лицо с территории государства прекращается с момента, когда такое лиио было определенно допущено в это государство".*

*"3.3.4* ***Стандарт.*** *Договаривающиеся правительства и судовладель­цы сотрудничают, если это практически возможно с целью установления действительности и подлинности паспортов и виз. "*

***G. Дальнейшие меры по упрощению формальностей для иностранцев, входящих в состав экипажа судов, совершающих международные рейсы, в отношении схода на берег***

*Добавляется новая Рекомендуемая практика следующего содержа­ния: "3.49* ***Рекомендуемая практика.*** *Государственным властям следует предусматривать систему очистки до прихода судна, с тем чтобы по­зволить экипажам судов, которые регулярно заходят в их порты, забла­говременно получать разрешение на временный сход на берег. В случае, если судно не имеет зарегистрированных нарушений иммиграционных правил и представлено на месте судовладельцем или его агентом с хоро­шей репутацией, государственным властям следует, после положительного рассмотрения таких полученных до прибытия судна сведений, кото­рые они могут потребовать, разрешить судну следовать непосредствен­но к своему причалу и не подвергать его дальнейшим обычным гшмиграционным формальностям, если государственные власти не потребуют иного".*

**С. *Таможенная очистка импортного груза***

*Рекомендуемая практика 4.7. изменяется следующим образом: "4.7* ***Рекомендуемая практика.*** *Государственным властям следует разрабо­тать процедуры, которые могут включать электронный обмен данными (ЭОД), для предоставления заблаговременной информации до прибытия груза, с тем чтобы можно было использовать методы отбора, включая анализ риска, для облегчения таможенной очистки".*

***D. Национальные комитеты по упрощению формальностей***

*Рекомендуемая практика 6.12 изменяется следующим образом:*

*"6.12* ***Рекомендуемая практика.*** *Каждому Договаривающемуся правительству следует образовать национальный комитет по упрощению формальностей на морском транспорте или подобный национальный ко­ординирующий орган для поощрения принятия и осуществления мер по упрощению формальностей между правительственными ведомствами, учреждениями и другими организациями, связанными с различными ас­пектами международного морского судоходства либо отвечающими за них, а также с портовыми властями и судовладельцами".*

Работа сессий Комитета по упрощению формальностей в междуна­родном морском судоходстве последних лет характеризуется расширени­ем сферы специальных интересов Комитета, связанных, прежде всего, с необходимостью решения актуальных практических задач, возникающих в процессе осуществления международных морских перевозок.

Так, поправки последних лет отразили интересы государств в реше­нии вопросов о способах электронной обработки данных, консульских формальностях и сборах, предоставлении информации, предшествующей импорту, таможенной очистке специализированного оборудования и фальсифицированных документах. Приняты новые Стандарты и Рекомен­дуемые практики, направленные на упрощение процедур, связанных с оформлением круизных и транзитных пассажиров, а также пожилых пас­сажиров и пассажиров-инвалидов. Сделана попытка решить проблемы, возникающие в связи с возросшим числом безбилетных пассажиров, неле­гальных иммигрантов, беженцев. Готовятся документы, отражающие за­интересованность государств в борьбе с незаконной перевозкой наркоти­ческих средств, оружия и т.д.

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

Программа была принята по следующим направлениям:

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

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

- Рассмотрение и формулировка предложений относительно изме­нения Конвенции или Приложения к ней, включая согласование с другими конвенциями FAL ИМО;

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

- Принятие мер, на которые не распространяется Конвенция ОМС, с целью облегчения захода и отхода судов, прибытия и отбытия лиц, прибы­тия и отправления грузов;

- Вопросы упрощения формальностей в отношении работы ИМО по незаконному вмешательству в международное морское судоходство;

- Аспекты упрощения методов **борьбы с незаконной** торговлей нар­котиками;

- Методы обращения с пассажирами, обладающими неправильно оформленными документами;

- Средства для пассажиров пожилого возраста и инвалидов;

- Аспекты упрощения формальностей в отношении взаимодействия судно/порт.

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

В Российской Федерации с 1 января 1974 г. совместным норматив­ным актом ММФ и МВТ СССР были введены в действие формы бланков ИМО: Общая декларация. Грузовая декларация. Декларация о личных ве­щах экипажа. Судовая роль, Список пассажиров, порядок заполнения и применения которых оговаривался определенными условиями. В 1986 г. постановлением Совета Министров СССР были объявлены поправки к Приложению к Конвенции 1965 г. Поправки касались вопросов примене­ния автоматической обработки данных и техники передачи, а также со­держания и назначения документов. В отношении остальных норм и реко­мендации, выработанных Комитетом за 30 лет существования Конвенции, в Российской Федерации не существует ни законодательных норм, ни норм ведомственного характера по практической их реализации в россий­ских портах.

Очевидно, что упомянутые нормативные акты касаются прежде все­го сферы деятельности морской администрации и судовладельцев, выра­ботка же согласованных норм, в отношении таможенной очистки судов, грузов, пассажиров и багажа, безбилетных пассажиров, борьбы с незакон­ной перевозкой наркотических средств и ряда других положений, должна проводиться всеми заинтересованными ведомствами на постоянной осно­ве.

Настоятельная необходимость такой работы очевидна, поскольку отсутствие национальных нормативных актов, регулирующих весь ком­плекс отношений, вытекающих из международных морских перевозок, ставит российских судовладельцев в крайне невыгодное положение.

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

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

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

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

С момента вступления Конвенции ООН 1982 г. в силу ИМО имеет консультации с международными организациями системы ООН по раз­личным вопросам взаимодействия ИМО и Конвенции ООН 1982 г. Еще до вступления Конвенции в силу важнейшие ее положения были включены в различные договорные и недоговорные документы ИМО.

Хотя прямое указание на ИМО есть только в ст. 2 Приложения VIII Конвенции, различные ее положения говорят о «компетентной междуна­родной организации, принимающей международные правила и стандарты в области обеспечения морской безопасности, эффективности судоходства и предупреждения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды с судов и возмещения ущерба.

В таких случаях понятие «компетентная международная организа­ция» относится именно к ИМО, которая является специализированным уч­реждением в системе ООН, образованным в соответствии с Конвенцией об ИМО. Конвенция об ИМО была принята в Женеве 6 марта 1948 г. Перво­начально организация называлась Межправительственная морская кон­сультативная организация и была переименована резолюциями Ассамблеи ИМО A.358(LX) и А.371(Х), 1975 г. и 1977 г.

Многочисленные положения Конвенции ООН 1982 г. дают ссылку на деятельность различных организаций. В некоторых из этих случае дан­ные положения могут включать работу ИМО совместно с другими орга­низациями.

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

Кроме того, статья 311 Конвенции ООН 1982 г. об отношении к дру­гим конвенциям и международным соглашениям содержит положения, со­гласно которым настоящая Конвенция не изменяет прав и обязательств го­сударств-участников, которые вытекают из других соглашений, совмес­тимых с настоящей Конвенцией, и которые не затрагивают осуществления другими государствами-участниками своих обязательств по настоящей Конвенции.

В статье 237 Конвенции ООН 1982 г. содержатся также положения о том, что в области защиты и сохранения морской среды Часть XII не нано­сит ущерба конкретным обязательствам, принятым на себя государствами по заключенным ранее специальным конвенциям и соглашениям, которые касаются защиты и сохранения морской среды.

\* \* \*

Работа сессий Комитета по упрощению формальностей в междуна­родном морском судоходстве последних лет характеризуется расширени­ем сферы специальных интересов Комитета, связанных, прежде всего, с необходимостью решения актуальных практических задач, возникающих в процессе осуществления международных морских перевозок.

Так, поправки последних лет, отразили интересы государств в реше­нии вопросов о способах электронной обработки данных, консульских формальностях и сборах, предоставлении информации, предшествующей импорту, таможенной очистке специализированного оборудования и фальсифицированных документах. Приняты новые Стандарты и Рекомен­дуемые практики, направленные на упрощение процедур, связанных с оформлением круизных и транзитных пассажиров, а также пожилых пас­сажиров и пассажиров-инвалидов. Сделана попытка решить проблемы, возникающие в связи с возросшим числом безбилетных пассажиров, неле­гальных иммигрантов, беженцев. Готовятся документы, отражающие за­интересованность государств в борьбе с незаконной перевозкой наркоти­ческих средств, оружия и т.д.

Приняв на 24 сессии долгосрочный план работы. Комитет предло­жил государствам-участникам рассмотреть основные направления дея­тельности в области упрощения формальностей и выработать соответст­вующую национальную программу.

Программа была принята по следующим направлениям:

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

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

- Рассмотрение и формулировка предложений относительно изме­нения Конвенции или Приложения к ней, включая согласование с другими конвенциями FAL ИМО;

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

- Принятие мер, на которые не распространяется Конвенция ОМС, с целью облегчения захода и отхода судов, прибытия и отбытия лиц, прибы­тия и отправления грузов;

- Вопросы упрощения формальностей в отношении работы ИМО по незаконному вмешательству в международное морское судоходство;

- Аспекты упрощения методов борьбы с незаконной торговлей нар­котиками;

- Методы обращения с пассажирами, обладающими неправильно оформленными документами;

- Средства для пассажиров пожилого возраста и инвалидов;

- Аспекты упрощения формальностей в отношении взаимодействия судно/порт.

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

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

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

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