**Содержание**

Введение

1. Конституция США в области морского законодательства

2. Федеральные законы США в области морского законодательства

**3**. Береговая охрана США и ее роль

Список литературы

**Введение**

Использование ресурсов Мирового океана требует более активного изучения и освоения их на основе международного сотрудничества. Специалистам флотов необходимо знать и строго выполнять обязательства, принятые нашим государством по международным соглашениям, а также иметь представление о наиболее важных договорах, заключенных без участия Российской Федерации, но представляющих интерес как выражение международно-правовой политики или принятых научно-технических принципов введения промысла, добычи полезных ископаемых на шельфе, ведение торгового мореплавания другими государствами.

В современных условиях нельзя вести деятельность в Мировом океане без знания правовых норм, регулирующих рыболовство, предотвращение загрязнения моря, торговое мореплавание.

Морское право представляет собой один из самых полных и самых сложных из ныне существующих сводов международного права. Международное морское право важно не только с экономической и экологической точки зрения, оно также имеет решающее значение для создания более безопасного международного климата.

Главный его принцип - морские воды, управляемые законом, а не силой - берет свое начало в памфлете публициста Гуго Гроциуса, который в 1609 г. отстаивал идею свободного передвижения в водах открытого моря, которое не может быть предметом частного или государственного присвоения, причем использование международных вод одним государством не должно мешать доступу другого государства к этим водам.

Однако в XVI-XVIII веках главные морские державы продолжали заниматься государственно санкционированным пиратством, известном как каперство, чтобы сохранить свою власть на море для контроля над колонизированными территориями и извлечения из них прибыли. В середине 1950-х гг., когда бывшие колонии, недавно получившие независимость, стали расширять свой контроль над морскими водами, бывшие колониальные державы начали искать альтернативные, более благоприятные для своих интересов пути управления морскими водами.

К подобным формальным соглашениям относятся Конвенции 1958 года, принятые на первой Конференции ООН по морскому праву, проведенной в Женеве: Конвенция о территориальном море и прилегающей зоне, Конвенция об открытом море, Конвенция о материковом шельфе, Конвенция о рыболовстве и охране живых ресурсов открытого моря, и Факультативный протокол о подписании, касающийся обязательного разрешения споров[[1]](#footnote-1). Более половины участников Женевских переговоров представляли собой молодые развивающиеся государства, еще неокрепшие и имевшие мало опыта в многосторонних переговорах. Многие из них решили проигнорировать принятые соглашения, считая, что они служат лишь интересам доминирующих колониальных держав. Что касается США, то они приняли участие во всех четырех конференциях 1958 г. и в Факультативном протоколе.

В 1982 г. была принята Конвенция ООН по морскому праву (Конвенция ООН) с целью объединения различных соглашений и обычных морских законов в более общую всеобъемлющую систему. Конвенция вступила в силу 16 ноября 1994 г. и в настоящее время объединяет 143 государства-участника[[2]](#footnote-2).

Хотя США приняли активное участие в составлении предварительного варианта Конвенции, Рональд Рейган решил ее не подписывать - предположительно из-за некоторых положений Конвенции о материковом шельфе. Впоследствии США стали считать, что положение Конвенции о странах, не располагающих морским дном, в целом отражает обычное международное право. Хотя Конвенция ООН была принята позже Женевской конвенции по морскому праву, она не изменяет права и обязанности, вытекающие из других соглашений, если они совместимы с Конвенцией ООН.

Согласно Статье 2 Конвенции 1958 г. об открытом море, все государства могут пользоваться открытым морем с целью навигации. Кроме того, в Статье 90 КМП утверждается, что "любое государство, имеющее выход к морю или со всех сторон окруженное сушей, имеет право водить корабли под своим флагом в открытом море". Вдобавок к свободе в открытом море, страны имеют также право прохода по водам отдельных территорий и архипелагов и по экономическим зонам отдельных государств, а также по международным проливам".

Эти свободы, данные государствам всего мира, основаны на законах, установившихся в результате многолетней практики, и кодифицированные в международных соглашениях. Они бесценны для предотвращения вооруженного конфликта между странами, столь характерного в XVI - XVII вв. Если бы морское право пришло в упадок, то, вероятнее всего, возросло бы число вооруженных конфликтов по поводу использования и контроля морских вод с разными экономическими и военными целями.

Основным принципом действия источников морского права в пространстве является территориальный принцип, означающий применение источников морского права данного государства в пределах его границ.

Именно незнание местных правовых норм и обычаев прибрежного государства часто становится поводом для задержания и ареста судов в территориальных водах иностранных государств, в частности США.

Целью данной работы является попытка восполнения у специалистов флота этого пробела в части морского законодательства США.

**1.** **Конституция США в области морского законодательства**

Основы морского законодательства США заложены в ст.3 ч.2 Конституции США, в которой кратко говорится, что в части установления законов, связанных с морской деятельностью принадлежит Верховному суду США. Однако в статье не дается даже описания этой деятельности. Более подробно случаи морской подсудности описаны в комментариях к Конституции США.

Подсудность дел, связанных с торговым мореплаванием, Федеральному суду берет свое начало от судов адмиралов в английском королевском флоте.

До установления независимости суды вице-адмиралов были созданы в колониях под началом судов адмиралов королевского военно-морского флота. После установления независимости, штаты создали морские суды, из которых позднее появились апелляционные морские суды согласно решению Конгресса в ««Статьях Конфедерации».[[3]](#footnote-3) Так как одной из целей Филадельфийского Соглашения было поощрение торговли через удаление препятствий, вызванных различными правовыми нормами в разных штатах, было логично способствовать развитию однородного морского законодательства путем создания системы федеральных судов и передачи им полномочий по делам, вытекающим из торгового мореплавания.

Конституция употребляет термин «admiralty and maritime jurisdiction» без его определения. Эти два слова очень похожи, но не являются синонимами. В Англии слово «maritime» относят к случаям экстерриториальности, в то время как термин означает «admiralty» в основном относят к случаям местных правил плавания, режима портов, рыболовства и т.п. Длительная борьба между морскими судами и судами общей юрисдикции привела со временем к ослаблению морской юрисдикции Англии. В одно и тоже время в США концепция морской подсудности была более широко разработана, чем в Англии. С самого начала правления по Конституции, Конгресс наделил федеральные окружные суды исключительной компетенцией «по всем гражданским искам, попадающим под морскою юрисдикцию, включая все сборы, установленные таможенным законом, законом о торговом мореплавании или торговли США, где сделаны эти сборы, в водах, приспособленных для плавания судов 10 и более тонн в пределах определенного округа или открытого моря; оставляет за истцом право на защиту по закону общего права, там, где закон общего права компетентен это сделать».[[4]](#footnote-4) Эта широкая интерпретация морской подсудности вскоре получила признание федеральных окружных судов, которые постановили, что пределы морской юрисдикции не должны определятся по английскому закону, а по принципам морского права, которые применяются в морских судах всех государств и заимствованы большинство которых, если не все, в континентальной Европе.

Конституция США так же не определяет источника основного закона, который должен применяться в федеральных судах по искам из торгового мореплавания.

Морская подсудность включает два случая: (1) совершаемые действия в открытом море или других судоходных водах, (2) контракты и сделки относительно найма судов в открытом море или судоходных водах. В первой категории, которая включает случаи нарушения законодательства, причинения вреда здоровью и уголовные преступления, совершенные в открытом море, подсудность определяется по месту совершения действия. В то время как для второй категории определяющим фактором является предмет иска[[5]](#footnote-5). Более точно, во вторую группу можно отнести: иски моряков по заработной плате, иски, вытекающие по полисам морского страхования, буксирный и лоцманский сбор, ремонт плавающих судов, договора фрахтования, компенсации портовых сборов, договор о спасении, осмотр поврежденных судов.

**2. Федеральные законы США в области морского законодательства**

Кроме основ морского законодательства, заложенных в Конституции США, существуют федеральные законы, так называемые Общие законы (Public Law), связанные с торговым мореплаванием и морским правом. Каждый закон или статут (обычно называемый Акт) подписанный президентом получает свой номер общего закона и издается как «Slip Law».[[6]](#footnote-6) В конце каждой сессии Конгресса общие законы собираются в тома, называемые Большие Статуты (Statutes at Large). Общие законы затем инкорпорируются в Кодекс США, который является кодификацией статутных законов США.

Кодекс США разбит на титулы, каждый из которых имеет свое название и в котором собраны законы определенной тематики. К морскому законодательству можно отнести:

-Титул 9 «Арбитраж»

-Титул 10 «Военны силы» (включает в себя: Мобилизацию американских судов в случае ст.351; Карты, пособия и геодезические продукты ст.451-456; Средства спасения ст.7361-7364; Претензионная работа по спасению ст.7621-7623)

-Титул 14 «Береговая охрана»

-Титул 33 «Судоходство и судоходные воды» (включает в себя 44 главы: Общие положения, Международные правила судоходства, Правила плавания в портах, реках и внутренних водах, Правила плавания по Великим озерам и соединенным с ними водам, Правила плавания по Красной реке и рекам, впадающим в Мексиканский залив, Освобождение военно-морских судов и судов береговой охраны США от определенных правил плавания, Обязанности вахтенных помощников и судовладельцев после столкновения или другого инцидента, Правила противодействия пиратству, Общие положения по охране окружающей среды в судоходных водах, реках и портах, Места постановки на якорь и общие правила плавания в портах, Мосты, Охрана от загрязнения рек и портов, Использование реки Миссиссиппи, Контроль наводнений, Маяки, Национальное исследование океана, Компенсации портовым рабочим, Морской путь Ст-Лоренц, Загрязнение моря нефтью, Международные правила предупреждения столкновений судов в море, Связь между судами, Охрана портов и судоходных путей, Предупреждение загрязнения вод и контроль, Захоронение отходов в океане, Глубоководные порты, Исследования загрязнения моря и развитие мониторинга, Предупреждение загрязнения моря с судов, Правила плавания по внутренним водам, Искусственные сооружения, Контроль загрязнения вредными микроорганизмами, Загрязнение медицинскими отходами с судов, Защита берега от промышленных и городских отходов, Загрязнение нефть, Национальный береговой мониторинг.

Титул 33 в кодификации 2005 года содержит 3104 статьи, 705 страниц. Некоторые главы включают в себя федеральные законы и международные конвенции, ратифицированные США . Так, глава 9 включает «Rivers and Harbors Appropriation Act»[[7]](#footnote-7) и «Wreck Act»[[8]](#footnote-8). Глава 18 включает «Longshore and Habor Workers' Compensation Act»[[9]](#footnote-9). Глава 25 включает **«**Ports and Waterways Safety Act»[[10]](#footnote-10). Глава 26 содержит «Federal Water Pollution Control Act»[[11]](#footnote-11). Глава 30 основана на международной конвенции МППСС-72. Глава 33 является американской кодификацией конвенции МАРПОЛ 73/78. Глава 30 включает «Oil Pollution Act of 1990 (OPA 90)»[[12]](#footnote-12).

-Титул 43 «Территории» (включает в себя закон «О континентальном шельфе» «Outer Continental Shelf Lands Act (OCSLA)»[[13]](#footnote-13) и закон «О затонувших судах» «Abandoned Shipwreck Act»[[14]](#footnote-14).

-Титул 46 «Мореплавание» и приложение к Титулу 46 представляют собой подобие Кодекса торгового мореплавания РФ. Титул 46 в кодификации 2004 года содержит 70119 статей. Состоит из трех подтитулов («Общие положения», «Суда и моряки», «Морские обязательства»). Второй подтитул содержит общие положения, правила инспектирования судов, правила перевозки различных типов грузов и пассажиров, правила рыболовства, правила о грузовой марке, порядок донесений и расследования происшествий на море, порядок освидетельствования и получения морских дипломов моряками, обязанности и права капитана, взаимоотношения с лоцманами, страхование моряков, судовые документы и журналы, правила обмера судов и т.п. Третий подтитул содержит обязательственные права, правовые нормы залога, ареста и ипотеки судов, включая закон «О залоге судов» «Ship Mortgage Act of 1920».

-Приложение к Титулу 46 на 2005 состоит из 2007 статей и включает в себя положения, не вошедшие в основной Титул 46. Содержит 39 глав, такие как: Морская администрация, Регистрация судов, Оформление судов и инспектирование, Сборы, Правила перевозки пассажиров третьего класса, Ограничение ответственности судовладельца («Harter Act»[[15]](#footnote-15), «Fire Statute»[[16]](#footnote-16), «Limitation of Liability Act»[[17]](#footnote-17)), Каботажные перевозки, Судовые документы судов, занятых в международных перевозках, Инспектирование паровых судов, Перевозка пассажиров и товаров на паровых судах, Затонувшие суда и спасение, Подсудность («Extension of Admiralty Jurisdiction Act»[[18]](#footnote-18)), Смерть в открытом море от преступного деяния («The Death on the High Seas Act (DOHSA)»[[19]](#footnote-19)), Закон о судоходстве, Закон о торговом мореплавании 1920 г, Закон о торговом мореплавании 1928 г, Закон о торговом мореплавании 1936 г, Перевозка грузов морем («Carriage of Goods by Sea Act (COGSA)»[[20]](#footnote-20)), О безопасных контейнерах, Международные морские перевозки (включая «Shipping Act of 1984” и «Ocean Shipping Reform Act of 1998»[[21]](#footnote-21)), Охрана портов, Противодействие перевозки наркотиков морем, Знаки отличия и награды в торговом мореплавании.

-Титул 49 «Перевозки» (включает закон О коносаменте «Pomerene (Bills of Lading) Act»[[22]](#footnote-22)).

**3. Береговая охрана США и ее роль**

Функции береговой охраны США, связанные прежде всего с проведением в жизнь федеральных законов и выполнением международных обязательств в водах, находящихся под юрисдикцией США, разноплановы и многогранны. Статистические данные свидетельствует о том, что в течение многих лет силы и средства БО в среднем ежедневно проводят 109 операций по поиску и спасению судов (самолетов), терпящих бедствие на воде; спасают около 10 мореплавателей на маломерных судах; осуществляют досмотр 144 судов; оказывают помощь и задерживают 14 иностранных мигрантов, пытающихся нелегально проникнуть в США на различных плавсредствах; конфискуют 77 кг марихуаны и 139 кг кокаина. Кроме того, соответствующие службы БО проводят досмотр в среднем около 20 рыболовных судов, реагируют на 20 сообщений о нарушениях экологического состояния морской среды, рассматривают шесть случаев столкновений или других аварийных инцидентов на море, осуществляют техническое обслуживание 135 навигационных средств, оказывают помощь 2509 торговым судам при входе и выходе их из американских портов, в зимний период обеспечивают транспортировку на судах 196938 т грузов через ледовое покрытие на Великих озерах.

Флот и авиация БО выполняют стоящие перед ними задачи, действуя в основном в прибрежных и территориальных водах вдоль побережья США протяженностью около 96000 морских миль, обеспечивают безопасность судоходства на внутренних водных коммуникациях, составляющих более 25000 морских миль, контролируют обстановку в исключительной экономической зоне страны общей площадью примерно 3,4 млн кв. миль, а также выполняют свойственные им задачи в 361 национальном порту и в случае необходимости в портах других государств, действуя в интересах Соединенных Штатов и их союзников.

В 2002 году для береговой охраны США была разработана морская стратегия обеспечения безопасности континентальной части страны (Coast Guard's Maritime Strategy for Homeland Security), которая определяет роль и место БО в обеспечении внутренней и внешней безопасности страны, а к числу первоочередных ее задач в настоящее время относит следующие:

- охрана морских границ, прибрежных морских коммуникаций и подходов к портам;

- упреждение террористических актов на море, в базах и портах;
- снижение степени уязвимости объектов и сооружений инфраструктуры баз и портов от возможных атак со стороны международных криминальных группировок;

- обеспечение функционирования системы водных (внешних и внутренних) транспортных перевозок;

- сведение к минимуму ущерба при ликвидации последствий нарушения экологического состояния морской среды (в том числе в результате возможных диверсий).

В соответствии с положениями принятой стратегии БО и федеральным законом о безопасности морского судоходства 2002 года (Maritime Transportation Security Act 2002) всем службам береговой охраны было поручено разработать (до 1 июля 2004 года) планы обеспечения безопасности системы водных транспортных перевозок страны, портов и важнейших морских сооружений (всего около 3200 объектов), а также почти 9000 грузовых и пассажирских судов, посещающих территориальные воды и порты США. При этом обращается внимание на разработку превентивных мер, направленных на упреждение серьезных происшествий, которые могли бы привести к человеческим жертвам, загрязнению морской среды, нарушению бесперебойной работы системы водных транспортных перевозок или срыву поставок грузов в какой-либо район страны. В связи с этим ведется оценка уязвимости важнейших объектов, которые могли бы быть выбраны террористами в качестве целей, организуется патрулирование на фарватерах, в гаванях и акваториях 55 основных портов на катерах (с вооруженными командами). Предусматривается также высадка вооруженных отрядов (Sea Marshal) на отдельные иностранные суда до их захода в территориальные воды США, обеспечение автоматическими системами опознавания всех судов, следующих транзитом или непосредственно в американские порты.

Обеспечивая безопасность портов, службы БО организуют охрану отдельных судов с опасными грузами на борту с привлечением специально подготовленных для этих целей подразделений, а также осуществляют контроль за соблюдением правил хранения на судах взрывчатых и других опасных веществ, техническим состоянием навигационных судовых систем и соответствием этих систем принятым в США стандартам. При выполнении этих задач инспекторы БО особенно строго проверяют наличие на судах и состояние средств безопасности, штатное расписание, судовые документы и грузы.

Усиливается охрана объектов в портах, ограничивается доступ рабочих и служащих к охраняемым объектам и учреждениям (по особым пропускам). Министерству внутренней безопасности рекомендовано разработать международное соглашение об обеспечении всех иностранных мореплавателей, прибывающих в США, специальными удостоверениями личности. Во всех портах предполагается создать консультативные комитеты по выработке рекомендаций и предложений, направленных на дальнейшее совершенствование организации радиосвязи и оповещения, а также системы охраны и обеспечения безопасности объектов не только в портах, но и в пределах границ районов БО.

Ежегодно порты США посещают около 10 тыс. судов, ежедневно в них обрабатывается свыше 16 тыс. грузовых контейнеров, поэтому воспрепятствование нелегальному ввозу в страну запрещенных или опасных предметов и грузов является для служб береговой охраны серьезной проблемой. В целях повышения эффективности контроля за прибывающими в США иностранными судами (водоизмещением более 300 т) создаются федеральные автоматизированные центры (National Vessel Movement Center), в частности, в таких крупных портах, как Валдез (штат Аляска), Сиэтл (Вашингтон), Хьюстон (Техас), Морган-Сити (Луизиана), Нью-Йорк (Нью-Йорк), Сан-Франциско, Лос-Анджелес (Калифорния) и Новый Орлеан (Миссисипи). Направляющиеся в порты США иностранные суда обязаны за 96 ч до прибытия сообщать в эти центры сведения о своем местонахождении, портах назначения, характере грузов на борту и составе экипажа. Суда, вызывающие подозрение, могут быть не допущены в порты страны или досмотрены в территориальных водах.

После террористических актов, совершенных в США 11 сентября 2001 года, береговая охрана страны была выведена из административного подчинения министерства транспорта и 1 марта 2003-го в числе 22 других правительственных органов и учреждений передана в состав нового ведомства - министерства внутренней безопасности (Department of Homeland Security). БО считается одним из важнейших компонентов нового министерства, обеспечивающим национальную безопасность в территориальных водах и исключительной экономической зоне США.

Как и прежде, одной из основных задач береговой охраны остается воспрещение нелегального ввоза в страну наркотиков. В 2003 финансовом году силами ее служб было задержано и конфисковано около 61670 кг кокаина и 6150 кг марихуаны.

Надзор за выполнением федерального морского законодательства и международных соглашений и договоров по морскому праву остается одной из основных функций БО. Федеральными законами разрешается в случае необходимости производить высадку специальных команд БО на все американские и иностранные коммерческие суда, как в территориальных водах США, так и в открытом море в пределах исключительной экономической зоны.

Непосредственно в интересах обеспечения безопасности страны действуют подразделения БО, осуществляющие надзор за выполнением мореплавателями морского законодательства (Law Enforcement Detachments - LEDETs) и обеспечивающие охрану портов (Port Security Units - PSU), а также недавно созданные команды по обеспечению охраны и безопасности на море (Maritime Safety and Security Teams - MSSTs).

Рис.1 Структура БО США

**Литература**

1. Бекяшев К.А. Морское рыболовное право: учеб. –М.: ТК Велби, Изд-во Проспект, 2007.-560с
2. Конвенция ООН по морскому праву. Нью-Йорк: ООН, 1984.
3. Международное публичное право: учеб. для вузов / под ред. К.А. Бекяшева. М.: Проспект, 2005.
4. Современное морское право и практика его применения / И.И. Баринова, Б.С. Хейфец, М.А. Гицу и др.- М.: Транспорт, 1985.-264с.

**Интернет ресурсы**

1. http://www.admiraltylawguide.com - сборник законодательсва США в области торгового мореплавания.
2. http://www.lawschool.cornell.edu - сайт юридической школы университета Корнелла.
3. http://www.uscg.mil – официальный сайт береговой охраны США
4. http://www.lawsource.com – сборник законодательства США
5. http://straylight.law.cornell.edu/uscode - полное собрание кодексов США
1. Выдержки из этих текстов можно посмотреть в сборнике Конвенции и другие тексты Международной правовой комиссии ООН http://www.un.org/law/ilc/convents.htm [↑](#footnote-ref-1)
2. Смотри сайт Международного трибунала по морскому праву http://www.itlos.org/ [↑](#footnote-ref-2)
3. «Статьи Конфедерации», договор об образовании конфедерации тринадцати штатов США ( до принятия Конституции США ) [↑](#footnote-ref-3)
4. Sec. 9, 1 Stat. 77 (1789), now 28 U.S.C. Sec. [↑](#footnote-ref-4)
5. DeLovio v. Boit, 7 Fed. Cas. 418, 444 (No. 3776) (C.C.D. Mass. 1815) [↑](#footnote-ref-5)
6. «закон-листовка», закон, опубликованный в виде отдельного издания [↑](#footnote-ref-6)
7. 33 U.S.C. 401 [↑](#footnote-ref-7)
8. 33 U.S.C. 409, 411, 414-415 [↑](#footnote-ref-8)
9. 33 U.S.C. 901-950 [↑](#footnote-ref-9)
10. 33 U.S.C. 1221-1236 [↑](#footnote-ref-10)
11. 33 U.S.C. 1251 [↑](#footnote-ref-11)
12. 33 U.S.C. 2710-2761 [↑](#footnote-ref-12)
13. 43 U.S.C. 1301-1356 [↑](#footnote-ref-13)
14. 43 U.S.C. 2101-2106 [↑](#footnote-ref-14)
15. 46 App. U.S.C. 190-195 [↑](#footnote-ref-15)
16. 46 App. U.S.C. 182 [↑](#footnote-ref-16)
17. 46 App. U.S.C. 181-189 [↑](#footnote-ref-17)
18. 46 App. U.S.C. 740 [↑](#footnote-ref-18)
19. 46 App. U.S.C. 761-76 [↑](#footnote-ref-19)
20. 46 App. U.S.C 1300-1315 [↑](#footnote-ref-20)
21. 46 App. U.S.C. 1701-1719 [↑](#footnote-ref-21)
22. 49 U.S.C. 80101-116 [↑](#footnote-ref-22)